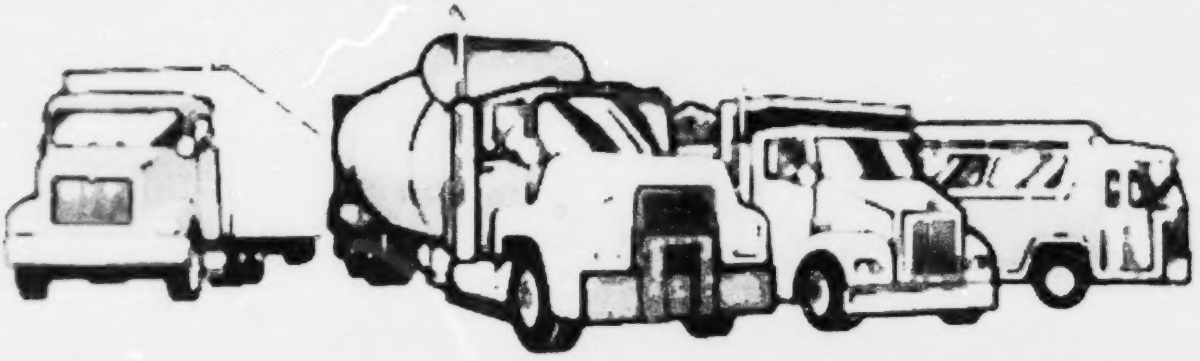
Programme de formation sur la législation application aux entreprises de transport routier (P.F.L.A.T.)



service mb
GOOD PEOPLE GOOD IDEAS

L'assurance publique au Manitoba

Transports et Services Gouvernementaux Manitoba

Le Manitoba dans la bonne voie

Les renseignements contenus dans le présent document sont de nature générale et ne doivent pas être considérés comme un avis juridique. Le lecteur est seul responsable de l'interprétation et de l'usage qu'il fait de ces renseignements.

(Remarque : Les renseignements tels que les adresses ou les numéros de téléphone peuvent être modifiés sans préavis).

102-00096/

Table des matières

Introduction *9*

But 9
Objectifs 9
Description du programme 9
Groupe cible 9

Renseignements généraux *11*

La trousse PFLAT 11
Présentation du programme 11
Documents du programme 11

Entrée initiale *12*

Diagramme du processus 12
Centre de services aux entreprises Manitoba/Canada 13
Experts-conseils en sécurité des transports 13
Étape 1 – Enregistrement de votre nom commercial 13
Étape 2 – Obtention des licences et permis 13
Étape 3 – Demande de certificat d'exploitation pour les véhicules de transport public du Manitoba 14
Étape 4 – Assurance requise pour les transporteurs routiers 14
Preuve d'assurance 14
Exigences applicables à la couverture d'assurance 14
Responsabilité civile et dommages matériels 14
Assurance facultés 15
Transporteurs établis au Manitoba 15
Transporteurs situés à l'extérieur de la province 15
Étape 5 – International Registration Plan (IRP) 15
Étape 6 – Entente internationale concernant la taxe sur les carburants (EITC) 17
Étape 7 – Taxes, impôts et droits 17
Taxes provinciales 18
Taxe sur les produits et services et taxe d'accise 18
Douanes/Droits 18
Impôt sur le revenu des particuliers et impôt sur les sociétés 18
Étape 8 – Retenues salariales 18
Assurance-emploi, Régime de pensions du Canada et impôt sur le revenu des employés .. 18
Étape 9 – Cotisations au régime d'indemnisation des victimes d'accidents du travail 19

CODE CANADIEN DE SÉCURITÉ *20*

Introduction 20
Norme CCS n° 1 - Permis de conduire unique 20
Exigences relatives au transporteur 20
Exigences relatives au conducteur 20
Norme CCS n° 2 - Épreuves théoriques et épreuves sur route 20
Exigences relatives au transporteur 20
Exigences relatives au conducteur 21
Norme CCS n° 3 - Formation des examinateurs de conducteurs 21
Norme CCS n° 4 - Programme de classification des permis de conduire 21
Exigences relatives au transporteur 21
Exigences relatives au conducteur 21

Norme CCS n° 5 - Autocertification 21
Norme CCS n° 6 - Exigences médicales 21
Exigences relatives au transporteur 21
Exigences relatives au conducteur 22
Norme CCS n° 7 - Exigences relatives à la tenue de dossiers par le transporteur 22
Exigences relatives au transporteur 22
Exigences relatives au conducteur 22
Norme CCS n° 8 - Suspensions temporaires 23
Exigences relatives au transporteur 23
Exigences relatives au conducteur 23
Norme CCS n° 9 - Heures de service 23
Exigences relatives au transporteur et au conducteur 23
Norme CCS n° 10 - Sécurité des chargements 25
Exigences relatives au transporteur 25
Exigences relatives au conducteur 25
Norme CCS n° 11 - Entretien des véhicules commerciaux 25
Exigences relatives au transporteur 25
Exigences relatives au conducteur 26
Norme CCS n° 12 - Inspections routières en vertu de la *Commercial Vehicle Safety Alliance* (CVSA) 26
Inspection des documents 26
Inspection des véhicules 26
Norme CCS n° 13 - Rapport d'inspection quotidienne 26
Exigences relatives au transporteur 26
Exigences relatives au conducteur 27
Norme CCS n° 14 - Examens de conformité 27
Norme CCS n° 15 - Vérification des installations 27
Norme CCS n° 16 - Formation en secourisme 28
Exigences relatives au transporteur 28
Exigences relatives au conducteur 28

PROFIL DES TRANSPORTEURS 29

Éléments du profil des transporteurs 29
Accidents avec responsabilité 29
Déclarations de culpabilité 29
Inspections CVSA 29
Vérification des installations 29
Cotes de rendement des transporteurs routiers 30
Pointage des infractions des transporteurs 30
Niveaux d'intervention 30
Évaluation du respect de la sécurité par le transporteur 31
Catégories d'évaluations en matière de sécurité 31
Satisfaisante non vérifiée 31
Satisfaisante 31
Conditionnelle 31
Insatisfaisante 31
Rapport sur le profil des transporteurs 31
Confidentialité du profil des transporteurs 31
Accès à votre profil de transporteur 32
Système SAFER 32

Vérification des installations 34

Contexte 34

Choix des transporteurs qui font l'objet d'une vérification 34
Conduite de la vérification des installations 35
Suivi de la vérification des installations 35

Tenue de registres sur le profil des conducteurs *37*

Dossier d'aptitude des conducteurs 37
Exigences relatives au transporteur 37
Recommandation 37
Renseignements relatifs au permis de conduire unique 37
Exigences relatives au conducteur 37
Exigences relatives au transporteur 37
Recommandation 37
Divulgation des accidents 38
Exigences relatives au conducteur 38
Exigences relatives au transporteur 38
Recommandation 38
Divulgation des infractions 38
Exigences relatives au conducteur 38
Exigences relatives au transporteur 38
Recommandation 38
Dossier de conduite (résumé) 38
Exigences relatives au conducteur 38
Exigences relatives au transporteur 38
Recommandation 39
Révision annuelle de l'aptitude du conducteur 39
Exigences relatives au transporteur 39
Recommandation 39
Politique de mesures disciplinaires progressives 39
Recommandation 39
Certificat de formation relative aux marchandises dangereuses 39
Exigences relatives au conducteur 39
Exigences relatives au transporteur 39
Documents supplémentaires recommandés 40

Consignation des heures de service *41*

Limitation des heures de conduite 41
La règle des 13 heures de conduite 41
La règle des 15 heures de service 41
Repos obligatoire 42
Exception relative à une couchette 42
Période de repos réduite 42
Cycles de conduite 43
Permission d'augmenter le nombre d'heures de conduite et le nombre d'heures de service 43
Permis pour routes d'hiver 43
Fiches 44
Renseignements requis 44
Exemption relative aux fiches 45
Enregistreur de données à bord 46
Possession de fiches et de documents justificatifs 46
Tenue de registres 46
Responsabilités du transporteur 47
Diligence raisonnable 47
Mesures proactives 47

Mesures répressives 48
Auto-vérification 48
Mesures correctives 48
Conservation de dossiers 49
Application de la loi et peines 49
Conducteurs 49
Transporteurs routiers 49

CONSERVATION DES DOSSIERS RELATIFS AU BON ÉTAT MÉCANIQUE 50

Obligations en matière de conservation de dossiers 50
Obligations du transporteur 50
Programme d'entretien préventif 50
Avant départ 50
Entretien préventif 51
Règlement sur l'inspection périodique et obligatoire des véhicules (RIPOV) .. 52
Inspections de la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA) 52
Évaluation du programme d'entretien préventif des transporteurs 53
Exemple de programme d'entretien efficace - Organigramme fonctionnel 54
Exemple de programme d'entretien inefficace - Organigramme fonctionnel 55
Service de la réglementation et de l'application de la législation 56
Objectifs 56

Service des permis 56

Service chargé de l'application de la législation 56

États-Unis (renseignements généraux) 57

Heures de service 57

Carnets de route 57

Limitation de la conduite 57

Tests de dépistage des drogues 57

Tests de dépistage 58

Tenue des dossiers 59
Conservation des dossiers 59
Résultats positifs de tests de dépistage de substances contrôlées 5 ans 59
Peines 59
Réciprocité en matière médicale 59

ANNEXE A – GLOSSAIRE 60

Annexe B - Attributions des ministères gouvernementaux 65

Direction de la sécurité et de la réglementation des transports 65
Division de la réglementation des transports 65
Direction du Service de la réglementation et de l'application de la législation 65
Division de la réglementation des transports 65
Commission du transport routier 65
Normes et inspections des véhicules 65
Division des permis et immatriculations 65
Dossiers des conducteurs et suspensions 65
Division des permis et immatriculations 65

Immatriculation des véhicules - Division des permis et immatriculations 65
Transports Canada 65

Annexes C - Ressources *66*

Règlements et application de la Loi – Manitoba 66
Direction de la sécurité et de la réglementation des transports 66
Sécurité et réglementation des transports 66
Assurance des transporteurs 66
Chemins de fer courte distance à l'intérieur de la province 66
Enquêtes sur la sécurité dans les transports 66
Services de la réglementation et de l'application de la législation 66
Services de la réglementation 66
Permis pour véhicules dont le poids ou les dimensions excèdent les normes 66
Stations de pesée 66
Point d'intersection de la R.P.G.C. 11 et de la R.P.S. 304 (hiver seulement) 66
Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA) 67
Permis de conduire et immatriculation des véhicules 67
Renseignements sur les permis de conduire 67
Renseignements sur les examens et les permis de conduire 67
Drogues et alcool 68
Perfectionnement des conducteurs et surveillance 68
Dossiers des conducteurs et suspension du permis de conduire 68
Dossiers médicaux 68
Examens de conduite 68
Rendez-vous pour les épreuves pratiques 68
Bureaux d'immatriculation des véhicules 68
Bureau de l'immatriculation proportionnelle (International Registration Plan (IRP) 68
Véhicules commerciaux 69
Normes applicables aux véhicules 69
Commission du transport routier 69
Gendarmerie royale du Canada 69
Quartier général de la division « D » 69
Conservation 69
Manutention et transport des matières dangereuses 69
Imprimeur officiel 69
Publications officielles 69
Règlements et application de la Loi – Autres provinces et territoires 69
Colombie-Britannique 69
Alberta 69
Saskatchewan 69
Ontario 70
Québec 70
Nouveau-Brunswick 70
Terre-Neuve 70
Nouvelle-Écosse 70
Île-du-Prince-Édouard 70
Inspection routière et conformité aux normes 70
Yukon 70
Territoires du Nord-Ouest 70
Transports Canada 70
Région Prairies et du Nord 70
United States Department of Transport 70
Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) 70

National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) ... 71
United States Custom Service ... 71
North Dakota ... 71
Minnesota ... 71
Organismes fédéraux, provinciaux et municipaux ... 71
Centre de services aux entreprises Manitoba/Canada ... 71
Agence canadienne des douanes et du revenu ... 71
Retenues sur le salaire, Services fiscaux aux particuliers et aux entreprises, services frontaliers des douanes, TPS et taxe d'accise ... 71
Développement des ressources humaines Canada ... 71
Programme du travail ... 71
Affaires intergouvernementales Manitoba ... 71
Services de développement des administrations locales ... 71
Services consultatifs et services financiers ... 71
Travail Manitoba ... 71
Normes d'emploi ... 71
Santé et sécurité du travail ... 72
Consommation et corporations Manitoba ... 72
Office des compagnies ... 72
Finances Manitoba ... 72
Impôts et taxes ... 72
Commission des accidents du travail du Manitoba ... 72
Service d'évaluation et services à la clientèle ... 72
Ville de Winnipeg ... 72
Divison des licences et des permis ... 72
Division du zonage et des permis ... 72
Division de la circulation ... 72
Ville de Brandon ... 73
Division de la circulation ... 73
Licences et permis ... 73
Autres ressources ... 73
Manitoba Trucking Association ... 73

Annexe D - Règlements ... 74

Annexe E – Système de classification des permis de conduire ... 75

Classes de permis professionnels et commerciaux - Groupes de véhicules ... 75
Manitoba ... 75
Classe 1 ... 75
Véhicules ... 75
Permis ... 75
Âge minimum ... 75
Exigences d'ordre médical (voir la partie portant sur la réciprocité entre le Canada et les États-Unis sur les exigences d'ordre médical) ... 75
Exigences ... 75
Épreuve sur route ... 75
Classe 2 ... 75
Véhicules ... 75
Permis ... 75
Âge minimum ... 76
Exigences d'ordre médical (voir la partie portant sur la réciprocité entre le Canada et les États-Unis sur les exigences d'ordre médical) ... 76
Exigences ... 76

Épreuve sur route 76
Classe 3 76
Véhicules 76
Permis 76
Âge minimum 76
Exigences d'ordre médical (voir la partie portant sur la réciprocité entre le Canada et les États-Unis sur les exigences d'ordre médical) 76
Exigences 76
Épreuve sur route 77
Classe 4 77
Véhicules 77
Permis 77
Âge minimum 77
Exigences d'ordre médical 77
Exigences 77
Épreuve sur route 77
Classe 5 77
Véhicules 77
Permis 77
Âge minimum 78
Exigences d'ordre médical 78
Exigences 78
Épreuve sur route 78
Classe 6 78
Véhicules 78
Permis 78
Âge minimum 78
Exigences d'ordre médical 78
Exigences 78
Épreuve sur route 78
Classe 7 78
Permis 78
Permis d'apprenti conducteur de motocyclette. 79
Exigences pour les permis de classe 7. 79
Âge minimum 79
Exigences d'ordre médical 79
Exigences 79
Épreuve sur route 79
Mention relative aux freins à air comprimé 79
Exigences 79
Épreuve sur route 79
États-Unis 80
Description des groupes de véhicules 80
Mentions 80
Exigences relatives aux examens se rapportant aux mentions 80
Restrictions relatives aux freins à air comprimé 81

ANNEXE F - EXEMPLE DE PROFIL DES TRANSPORTEURS 82

RENSEIGNEMENTS SUR LE TRANSPORTEUR 83
Titres 84
Première colonne 84
Déclarations de culpabilité du conducteur par catégorie d'infraction 85
Inspections du transporteur 86

Accidents du transporteur 87

Annexe G – Modèles de formules de tenue de dossiers *88*

Liste de vérification des aptitudes du conducteur 88
Renseignements relatifs au permis de conduire 89
Rapport d'accident d'un véhicule automobile 90
Demande de dossier de conduite 91
auprès de la Division des permis et immatriculations 91
Examen annuel du dossier de conduite 93
Dossier de formation 94
Demande d'emploi 96

INTRODUCTION

Le Programme de formation sur la législation applicable aux entreprises de transport routier (PFLAT), le premier en son genre au Canada, est le résultat d'efforts communs déployés par les partenaires stratégiques suivants :

- Direction de la sécurité et de la réglementation des transports – Transports et Services gouvernementaux Manitoba
- Société d'assurance publique du Manitoba
- Manitoba Trucking Association
- Service Manitoba

But

Le programme a pour but de diminuer le nombre de décès, de blessures, de cas de dommages matériels et d'incidents impliquant des matières dangereuses sur nos autoroutes, en donnant aux transporteurs des outils pour les aider à comprendre et à respecter les exigences requises pour qu'ils puissent exercer leurs activités de manière légale et sécuritaire tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la province.

Objectifs

- Approfondir les connaissances des transporteurs et les encourager à respecter la législation, les règlements et les procédures d'exploitation sécuritaires.
- Utiliser les services de la Direction de la sécurité et de la réglementation des transports pour aider Transports et Services gouvernementaux Manitoba à faire respecter cette réglementation en agissant à titre de ressource pour l'industrie.
- Tisser des liens de confiance et de bonne entente entre l'industrie et le gouvernement.
- Accroître la sécurité des activités des nouveaux transporteurs routiers.
- Fournir des directives et des renseignements aux nouveaux participants de l'industrie.

Description du programme

Les partenaires stratégiques ont uni leurs efforts pour réaliser la mission et les objectifs du programme en préparant une trousse complète contenant un exposé détaillé de la législation, des règlements et des procédures d'exploitation sécuritaires.

Groupe cible

La présente trousse s'adresse aux :

- nouveaux participants de l'industrie du transport par autoroute;
- transporteurs actuels qui connaissent encore mal leurs responsabilités en matière de transport routier;
- transporteurs actuels qui veulent s'assurer qu'ils ont bien compris et interprété toutes les lois et tous les règlements applicables au transport.

Il incombe aux exploitants de transporteurs routiers et aux conducteurs de connaître et de respecter tous les règlements applicables. Le respect des mesures de sécurité et l'exercice d'activités sécuritaires permettent de sauver des vies et d'éviter les dommages matériels. Nous estimons que les renseignements contenus dans la présente trousse, lorsqu'ils sont correctement mis en application, aideront les transporteurs routiers à exercer leurs activités en toute sécurité et à éliminer tout danger sur nos routes.

La présente trousse est un outil technique et de formation contenant les lignes directrices du *Code de la route* (Manitoba) et de son règlement d'application, de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* (Canada) et de son règlement d'application, du *Code canadien de sécurité* (CNS) ainsi que des procédures d'exploitation sécuritaires; toutefois, elle ne remplace pas ces règlements. Pour vous procurer un exemplaire complet des règlements pertinents, veuillez communiquer avec la Direction des publications officielles à l'adresse indiquée dans la partie Ressources à la fin du présent document.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Le Programme de formation sur la législation applicable aux entreprises de transport routier (PFLAT) comprend deux volets distincts.

La trousse PFLAT

La trousse FREC est constituée de 9 modules contenant les renseignements requis pour traiter de manière proactive les aspects réglementation, sécurité et administration de l'exploitation d'une société de transport commercial au Manitoba.

Les modules sont :

Entrée initiale
Code canadien de sécurité
Profil des transporteurs
Vérification des installations
Tenue de registres sur le profil des conducteurs
Consignation des heures de service
Conservation des dossiers relatifs au bon état mécanique
Service de la réglementation et de l'application de la législation
États-Unis (Renseignements généraux)

Veuillez consulter la partie Ressources qui se trouve dans les annexes pour obtenir de plus amples renseignements ou explications.

Présentation du programme

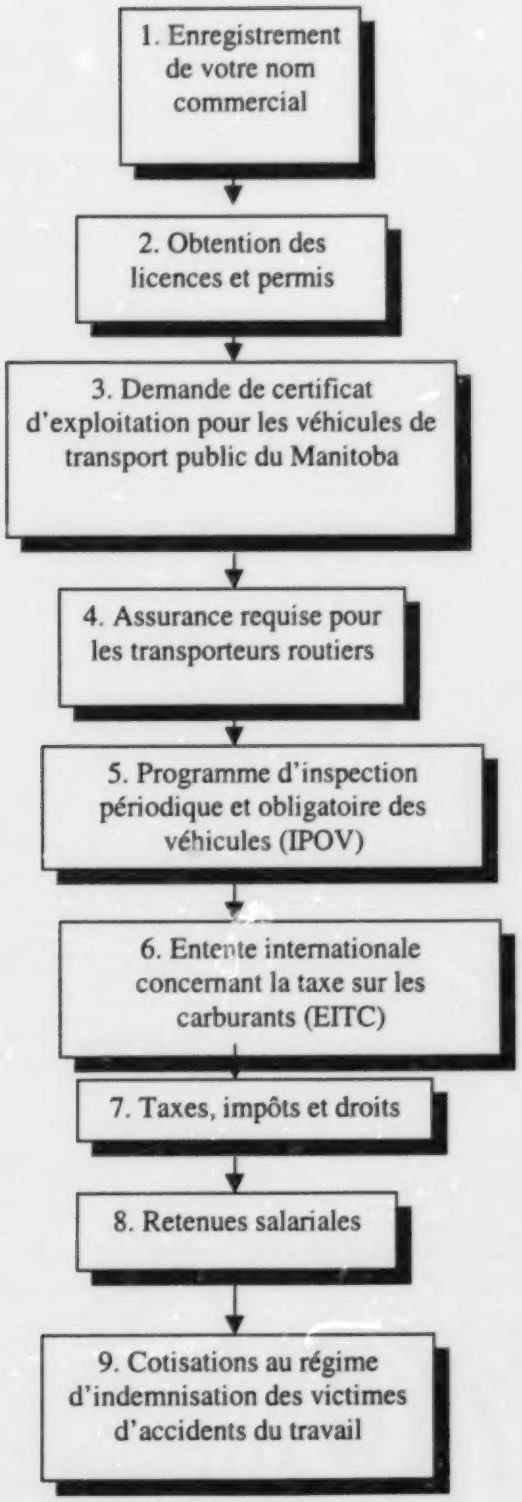
Les présentations seront faites par les enquêteurs de la Direction de la sécurité et de la réglementation des transports du Manitoba dans de nombreuses collectivités de la province. Elles ne constituent pas des séminaires de formation à l'intention du personnel des transporteurs routiers, mais plutôt un forum interactif pour discuter des éléments contenus dans la trousse.

Aucuns frais ne sont exigés pour assister aux présentations et celles-ci s'adressent à toute personne intéressée.

Documents du programme

La trousse sera disponible dans les deux langues officielles sur papier, CD-ROM et par Internet.

Diagramme du processus



Centre de services aux entreprises Manitoba/Canada

Le Centre de service aux entreprises Manitoba/Canada est une association provinciale et fédérale qui fournit un accès centralisé à divers types de renseignements pour faciliter le démarrage ou l'expansion d'une entreprise et le commerce international. Le Centre offre des services par téléphone, en personne ou par le biais d'un service de télécopieur sur demande de 24 heures sur 24, par Internet et par l'intermédiaire de ses sites régionaux situés partout dans la province. Le Centre fournira des renseignements sur la façon d'obtenir les licences et permis municipaux, les licences provinciales, les formules d'incorporation, l'enregistrement d'un nom commercial, les taxes, impôts et droits ainsi que l'embauche des employés. Pour obtenir des informations et des conseils concernant tous les aspects de l'établissement et de l'exploitation d'une petite entreprise, veuillez communiquer avec l'un des Centres de services aux entreprises Manitoba/Canada indiqués dans la partie Ressources à la fin du présent document.

Experts-conseils en sécurité des transports

Il existe de nombreuses firmes privées d'experts-conseils qui, contre honoraires, fournissent une gamme étendue de services à l'industrie du transport. Ces services comprennent, entre autres, les renseignements sur les douanes, la tenue des registres de taxe sur les carburants, les dossiers relatifs à l'entretien et aux conducteurs et le respect des heures de service. La Direction de la sécurité et de la réglementation des transports fournira sans frais, sur demande, la liste des experts-conseils ou des vérificateurs externes qui lui ont offert leurs services.

Étape 1 – Enregistrement de votre nom commercial

En vertu du droit manitobain, vous devez enregistrer votre nom commercial auprès de l'Office des compagnies, lequel est un registre public de toutes les entreprises exerçant des activités dans la province. Vous êtes tenu d'enregistrer votre nom commercial si vous :

- exploitez une entreprise sous un nom autre que votre nom de famille, (p. ex., Plomberie ABC);
- avez un associé;
- utilisez votre nom de famille dans la raison sociale de l'entreprise et que celle-ci indique qu'il y a plusieurs personnes concernées (p. ex., Plomberie Smith & Associés).

Il est obligatoire de réserver le nom commercial lors d'un nouvel enregistrement. Vous devez produire les formules prescrites dans le mois suivant le début de vos activités.

Pour obtenir de plus amples renseignements ainsi que les formules requises pour l'enregistrement ou l'incorporation de votre entreprise, veuillez communiquer avec l'Office des compagnies, qui relève de Consommation et Corporations Manitoba, à l'adresse indiquée dans la partie Ressources à la fin du présent document.

Étape 2 – Obtention des licences et permis

Au Manitoba, de nombreux règlements régissent les licences et les permis. Les licences et les permis servent en général à protéger le public ainsi que les entreprises établies contre les pratiques commerciales déloyales et à fournir au gouvernement des renseignements essentiels dans le but d'évaluer les taxes foncières, d'aider les entreprises et de faire respecter la réglementation sur les relations de travail. Étant donné que le pouvoir des administrations municipales et provinciales se chevauche en ce qui a trait à l'octroi de licences, vous devez consulter ces deux autorités pour vous assurer que leur réglementation soit respectée.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les règlements de zonage de la Ville de Winnipeg concernant les permis d'occupation, les permis d'aménagement et les commerces à domicile, veuillez communiquer avec la Direction de l'étude des demandes de zonage de la Ville de Winnipeg à l'adresse indiquée dans la partie Ressources à la fin du présent document.

Pour obtenir des renseignements sur les licences à Winnipeg, veuillez communiquer avec la Direction des licences de la Ville de Winnipeg à l'adresse indiquée dans la partie Ressources à la fin du présent document.

Pour les demandes relatives aux règlements de zonage et l'obtention de licences ailleurs qu'à Winnipeg, veuillez communiquer avec les fonctionnaires régionaux, soit généralement le secrétaire-trésorier de la ville, du village ou de la municipalité rurale. Pour obtenir l'adresse de ces bureaux, veuillez communiquer avec le Bureau du développement rural, Direction des services de soutien gouvernementaux régionaux du Manitoba à l'adresse indiquée dans la partie Ressources à la fin du présent document.

Étape 3 – Demande de certificat d'exploitation pour les véhicules de transport public du Manitoba

Toute partie qui souhaite transporter des biens contre rémunération sur les routes manitobaines doit détenir un certificat d'exploitation (*Operating Authority Licence/Certificate*) délivré par la Commission du transport routier du Manitoba. Pour obtenir de plus amples renseignements ainsi que les formules requises pour obtenir une licence d'exploitation, veuillez communiquer avec la Commission du transport routier à l'adresse indiquée dans la partie Ressources à la fin du présent document.

Étape 4 – Assurance requise pour les transporteurs routiers

Les détenteurs d'un certificat d'exploitation (*Public Service Vehicle Truck Operating Authority Licence/Certificate*) pour les véhicules de transport public délivré par la Commission du transport routier du Manitoba doivent souscrire et maintenir en vigueur une couverture d'assurance égale ou supérieure aux montants minimums prescrits par la Commission en vertu du Règlement 238/97 du Manitoba et de produire une preuve de cette couverture. Pour obtenir de plus amples renseignements et les formules pertinentes, veuillez communiquer avec le bureau de l'assurance des transporteurs, Direction de la sécurité et de la réglementation des transports Manitoba à l'adresse indiquée dans la partie Ressources à la fin du présent document.

Preuve d'assurance

Les détenteurs d'un certificat d'exploitation de véhicule de transport public délivré par la Commission du transport routier du Manitoba doivent souscrire et maintenir en vigueur une couverture d'assurance égale ou supérieure aux montants minimums prescrits par la Commission en vertu du Règlement 238/97 et produire une preuve de cette couverture.

Aucun certificat d'exploitation ne sera délivré au transporteur tant que les exigences applicables à l'assurance n'auront pas été respectées.

Exigences applicables à la couverture d'assurance

Responsabilité civile et dommages matériels

- 1 million $ (minimum)
- 2 millions $, si des matières dangereuses sont transportées.

- 1 million $ pour chaque véhicule public à passagers dont le nombre de places assises est de 10 ou moins, y compris le conducteur.
- 2 millions $ pour chaque véhicule public à passagers dont le nombre de places assises est d'au moins 11, y compris le conducteur.

Assurance facultés

15 000 $ à 32 000 $ selon le poids brut maximum enregistré du véhicule (voir l'alinéa 2(1)(c) du Règlement 238/97). Le certificat d'assurance du Manitoba est valide tant qu'il n'est pas annulé. Les franchises sont autorisées.

Le nom figurant sur le certificat d'assurance doit correspondre à celui qui est indiqué sur le certification d'exploitation. La province du Manitoba exige un préavis d'au moins 15 jours en cas d'annulation, de déchéance ou de modification de contrat d'assurance, car le montant de la couverture pourrait devenir inférieur aux plafonds établis par la loi. Si cette exigence n'est pas respectée, votre société pourrait se voir interdire par la Commission du transport routier de circuler sur les routes manitobaines et devoir lui verser des frais de 100 $. La Direction de la sécurité et de la réglementation des transports n'avise pas les transporteurs lorsqu'elle reçoit un avis d'annulation de leur compagnie d'assurance. Il incombe aux transporteurs de s'assurer que la Direction de la sécurité et de la réglementation des transports possède en tout temps une preuve de l'assurance demandée.

Transporteurs établis au Manitoba

Les transporteurs établis au Manitoba doivent produire auprès de la Direction de la sécurité et de la réglementation des transports un certificat d'assurance dûment rempli.

Pour obtenir des renseignements détaillés sur cette assurance, veuillez communiquer avec votre courtier d'assurance.

Pour obtenir des renseignements sur le coût des plaques d'immatriculation de véhicules publics, veuillez communiquer avec Permis et immatriculations, Véhicules commerciaux de transport public, à l'adresse indiquée dans la partie Ressources à la fin du présent document.

Transporteurs situés à l'extérieur de la province

Les transporteurs qui sont situés à l'extérieur du Manitoba doivent demander à leur compagnie d'assurance de remplir le certificat d'assurance du Manitoba et de le faire parvenir à notre bureau.

Étape 5 – International Registration Plan (IRP)

Le Manitoba sera bientôt partie à l'International Registration Plan (IRP). Cette entente, qui a été conclue par certains États américains et trois autres provinces de l'Ouest canadien, porte sur le partage des frais d'immatriculation de véhicules commerciaux. Les transporteurs établis au Manitoba détiendront une autorisation aux termes de l'IRP à compter du 1er mars 2001.

Les transporteurs commerciaux du Manitoba pourront bénéficier des avantages d'un nouveau système efficace de répartition de frais de véhicules lorsque la province participera à l'IRP. La Division a consulté l'industrie, les ministères et autres intervenants intéressés pour connaître leurs besoins lors de l'élaboration du nouveau système de répartition des frais.

Même si l'Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules (ECIV) a adopté un système de répartition proportionnel des frais d'immatriculation entre les provinces, l'IRP simplifiera l'attribution des licences. Les licences seront renouvelées automatiquement tous les ans dès que les distances déclarées seront systématiquement entrées. Les opérations d'ajout, de suppression et de transfert de véhicules seront également simplifiées, et les modifications plus faciles à traiter tant par le transporteur que par le personnel du bureau de l'immatriculation proportionnelle de la Division.

L'une des règles de l'entente IRP exige que les poids enregistrés se situent dans une fourchette étroite de 10 % entre les territoires. Les transporteurs devront fournir des pièces justificatives faisant état de leurs pratiques d'exploitation courantes si les poids extrêmes demandés au moment de l'enregistrement du poids brut du véhicule varie de 10 % ou plus. La règle de 10 % s'appliquera différemment selon qu'il s'agit d'une immatriculation canadienne ou d'une immatriculation américaine pour tenir compte du fait que les niveaux de poids maximums admissibles au Canada peuvent être différents de ceux en vigueur aux États-Unis.

Lors de l'élaboration de l'IRP, la Division a mis fin progressivement au ECIV de manière à minimiser ses effets sur les transporteurs. Le 1er avril 2000, les transporteurs dont les dates d'anniversaire tombent en avril ont reçu des certificats d'immatriculation ECIV (*cab cards*) d'une durée 11 mois venant à échéance le 28 février 2001. Toutefois, la durée de l'immatriculation ECIV du Manitoba est de 12 mois et sera valide après le 28 février 2001. Les frais d'immatriculation excédentaires du Manitoba à compter de mars 2001 seront remboursés aux transporteurs établis au Manitoba en mars et avril 2001.

Tous les certificats d'immatriculation ECIV (*cab cards*) délivrés au cours de la dernière période d'immatriculation se terminant le 1er mars 2001 viendront à échéance le 28 février 2001. Le 15 janvier 2001, le bureau de l'immatriculation proportionnelle de la Division commencera à traiter les immatriculations IRP dans le cadre de la période de transition de l'ECIV à l'IRP. Les certificats d'immatriculation IRP délivrés au cours de la phase de conversion viseront tant le Canada que les États-Unis et prendront effet le 1er mars 2001.

L'IRP peut également modifier la manière dont le ministère des Finances calcule et perçoit la taxe provinciale sur les véhicules commerciaux exploités aux termes de l'IRP. Selon la législation proposée, la taxe de vente au détail actuelle à l'achat de véhicules sera remplacée par la taxe sur l'immatriculation proportionnelle (TIP) devant être payée annuellement au moment de l'immatriculation. La TIP est une taxe annuelle moins élevée (et décroissante) appliquée sur la durée de vie prévue du véhicule.

Au cours de la période de transition, aucune TIP ne sera payable pendant deux ans pour les véhicules à l'égard desquels une taxe de vente au détail a été perçue avant le 1er mars 2001, pourvu qu'aucune modification n'ait été apportée à la propriété du véhicule pendant cette période. Les véhicules seront assujettis à la TIP après le 28 février 2003 selon le facteur fiscal attribué à l'année d'acquisition du véhicule. Par exemple, un véhicule acheté en 1998 sera imposé selon le facteur fiscal de la sixième année (soit la cinquième année suivant l'acquisition), car il y existe six échelons annuels entre 1998 (l'année d'acquisition) et 2003. De même, un véhicule acheté en 2000 sera assujetti au facteur fiscal de la quatrième année (soit la troisième année suivant l'acquisition). Étant donné que la TIP devrait entrer en vigueur le 1er mars 2001, la nouvelle TIP s'appliquera à tout véhicule acheté à compter de cette date au taux de la première année (soit l'année de l'acquisition). Par la suite, la TIP sera calculée au taux décroissant de la deuxième année l'année suivante et ainsi de suite.

La nouvelle structure d'imposition comporte une autre caractéristique importante : la taxe de vente au détail ne s'applique pas aux semi-remorques IRP ou aux pièces de rechange des tracteurs, semi-remorques et autobus IRP circulant entre les territoires visés. La taxe sur les tracteurs et les réparations sur les véhicules circulant entre ces territoires est incluse dans la TIP applicable aux véhicules commerciaux aux termes de l'IRP.

Au cours de la période de transition à la TIP, en sus des exigences applicables à l'immatriculation de certains États et de certaines provinces, les transporteurs devront fournir des actes de vente pour attester des dates et prix d'achat des véhicules qui sont immatriculés aux termes de l'IRP. Après l'immatriculation du véhicule, aucune autre preuve du prix d'achat ne sera requise au cours des années ultérieures, sauf si le véhicule passe aux mains d'un autre propriétaire. Le prix d'achat aux fins du calcul de la TIP sera la valeur indiquée dans une table de remplacement de véhicule si la preuve d'achat ne peut être fournie.

Les personnes dont les véhicules sont immatriculés dans d'autres provinces devront payer la TIP du Manitoba dans leur province de base après 1er mars 2001. Toutefois, elles pourront demander le remboursement de la TIP en s'adressant à la Division de l'impôt, du ministère des Finances, au cours de la période de transition de deux ans, à la condition que la taxe de vente au détail du Manitoba ait été payée au moment de l'acquisition du véhicule, et ce, jusqu'au 1er mars 2001, et qu'il n'y ait eu aucun changement dans la propriété du véhicule jusqu'à la date de paiement de la TIP.

Le Manitoba prévoit également simplifier sa structure tarifaire à l'égard de l'immatriculation des autobus de transport public (VTP). Selon le mode de calcul actuel, les frais pour les autobus de transport public (VTP) sont établis en fonction du nombre de roues, auxquels s'ajoutent les frais pour les 12 premières places, puis les frais pour chaque place additionnelle et les frais de louage, le cas échéant. La nouvelle structure tarifaire proposée ne tiendra compte que du nombre de places assises. Par exemple, le barème de frais à l'égard des autobus de transport public (VTP) ne contiendra qu'un seul tarif pour les autobus d'au plus 20 passagers. Les frais seront tous répartis proportionnellement. Les territoires assujettis à l'IRP devraient pouvoir calculer et percevoir facilement ces frais auprès des transporteurs inscrits au Manitoba.

Les questions, les remarques ou les préoccupations au sujet de l'immatriculation proportionnelle au Manitoba peuvent être envoyés par la poste au bureau de l'immatriculation proportionnelle IRP, 1075, avenue Portage, bureau b-107,Winnipeg (Manitoba) R3G 0S1, par téléphone au (204) 945-5435 ou par télécopieur au (204) 945-8416. Pour obtenir de plus amples renseignements et les formules, veuillez communiquer avec le bureau en question à l'adresse indiquée dans la partie Ressources à la fin du présent document.

Étape 6 – Entente internationale concernant la taxe sur les carburants (EITC)

La province du Manitoba est partie à l'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants (EITC). Cette entente, intervenue entre les provinces canadiennes et les États américains, permet aux transporteurs commerciaux exerçant des activités dans plusieurs de ces provinces ou États de simplifier la déclaration de la taxe sur les carburants. Pour obtenir de plus amples renseignements et les formules pertinentes, veuillez communiquer avec les bureaux EITC du ministère des Finances du Manitoba aux adresses indiquées dans la partie Ressources à la fin du présent document.

Étape 7 – Taxes, impôts et droits

Taxes provinciales

Les diverses lois sur l'impôt contiennent des exonérations fiscales importantes ainsi que tous les détails au sujet du recouvrement et du paiement des taxes provinciales. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec les bureaux de la Division de l'impôt, du ministère des Finances du Manitoba, à l'une des adresses indiquées dans la partie Ressources à la fin du présent document.

Taxe sur les produits et services et taxe d'accise

La *Loi sur la taxe d'accise* (loi fédérale) prélève une taxe sur les produits et services ainsi qu'une taxe d'accise. Toute personne qui fournit des produits ou services imposables au Canada dans le cours de ses activités commerciales est tenue d'enregistrer et de recouvrer la TPS/TVH si son revenu imposable brut annuel dépasse 30 000 $ (50 000 $ dans le cas des organismes publics). Pour obtenir de plus amples renseignements sur ces questions d'ordre fiscal et autres sujets connexes, veuillez communiquer avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada à l'adresse indiquée dans la partie Ressources à la fin du présent document.

Douanes/Droits

Les marchandises importées peuvent être assujetties à des droits de douane, à la TPS et à la taxe d'accise. Il est interdit d'importer certains biens tandis que d'autres biens exigent des permis d'importation ou des certificats d'inspection. Des règlements détaillés régissent la facturation, la classement des marchandises, le taux de droit de douane ainsi que les ristournes ou les exonérations pour certaines catégories d'articles. Pour plus de détails, veuillez communiquer avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada à l'adresse indiquée dans la partie Ressources à la fin du présent document.

Impôt sur le revenu des particuliers et impôt sur les sociétés

Les gouvernements fédéral et provincial lèvent tous deux des impôts distincts sur le revenu des particuliers et celui des sociétés, lesquels sont perçus par le ministère fédéral du Revenu national. Chaque résident du Canada est tenu de payer de l'impôt, tant au niveau provincial que fédéral, sur toutes ses sources de revenus. Pour obtenir des renseignements sur les questions relatives à l'impôt sur le revenu des particuliers et l'impôt sur les sociétés, veuillez communiquer avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada à l'adresse indiquée dans la partie Ressources à la fin du présent document.

Étape 8 – Retenues salariales

Assurance-emploi, Régime de pensions du Canada et impôt sur le revenu des employés

Tous les employeurs sont tenus, en vertu des lois fédérales, de déduire certaines sommes du revenu de leurs employés au chapitre des cotisations d'assurance-emploi, de cotisations au Régime de pensions du Canada et de l'impôt sur le revenu. Ces retenues, ainsi que la quote-part de l'employeur des cotisations d'assurance-emploi et des cotisations au Régime de pensions du Canada, sont versées à l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Tout employeur est prié de communiquer avec cet organisme dès qu'il enregistre une nouvelle entreprise et prévoit embaucher du personnel. Un numéro

d'entreprise, lequel doit figurer sur toutes les communications avec ce ministère relativement à des questions de retenues salariales, lui sera alors attribué. Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet des retenues salariales, veuillez communiquer avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada à l'adresse indiquée dans la partie Ressources à la fin du présent document.

Étape 9 – Cotisations au régime d'indemnisation des victimes d'accidents du travail

Le régime d'indemnisation des victimes d'accidents du travail est un régime d'assurance-accident à l'intention des employeurs et des travailleurs. Les employeurs, qui financent ce régime, ne sont pas responsables des maladies dont souffrent les travailleurs ou des blessures qu'ils subissent sur leur lieu de travail. En revanche, les travailleurs qui se blessent en travaillant sont automatiquement admissibles à recevoir une indemnité, peu importe qui en est responsable. Toutefois, les travailleurs renoncent à leur droit d'intenter une action contre un employeur potentiellement négligent en contrepartie de certains avantages sans égard à la faute. Pour obtenir des renseignements sur les responsabilités des employeurs en vertu de la *Loi sur les accidents du travail*, veuillez communiquer avec la Commission des accidents du travail du Manitoba à l'adresse indiquée dans la partie Ressources à la fin du présent document.

CODE CANADIEN DE SÉCURITÉ

Introduction

Le Manitoba, en collaboration avec les autres provinces, les territoires et le gouvernement canadien et avec l'accord de l'industrie du transport, a adopté un *Code canadien de sécurité*. Ce code comporte 16 normes minimales qui aideront les transporteurs et les conducteurs à se conformer aux règles locales, nationales et internationales relatives à la propriété et à l'exploitation des véhicules commerciaux. Du point de vue global de la sécurité, l'uniformité des opérations fera en sorte que notre industrie locale du transport, qui représente un élément essentiel de notre économie, demeurera aussi viable et durable que possible à la fois à court et à long terme.

Le *Code canadien de sécurité* vise les transporteurs routiers qui exploitent des véhicules commerciaux et des véhicules de transport public dont le poids en charge inscrit est de 4 500 kg ou plus, ainsi que les autobus de plus de dix passagers, y compris les autobus scolaires.

Norme CCS n° 1 - Permis de conduire unique

Exigences relatives au transporteur

- Le transporteur doit établir et tenir à jour des dossiers sur chaque conducteur pour y inclure tous les renseignements que les conducteurs doivent fournir, tel qu'indiqué ci-dessous.
- Le transporteur doit établir, en se fondant sur ces renseignements, sur la formation et sur l'évaluation, si le conducteur est apte à conduire et le demeure.

Exigences relatives au conducteur

- Le conducteur doit divulguer par écrit au transporteur commercial tous les permis de conduire qu'il détient, en précisant l'administration qui les a délivrés (province, territoire ou État).
- Le conducteur doit préciser la classe de permis, le statut du permis et le nom du détenteur inscrit.
- Le conducteur ne peut détenir un permis que dans une seule administration.
- Le conducteur doit fournir une copie courante de son dossier de conduite, avant d'être embauché et chaque année par la suite.
- Le conducteur peut autoriser l'employeur à obtenir une copie de son dossier de conduite.

Norme CCS n° 2 - Épreuves théoriques et épreuves sur route

Exigences relatives au transporteur

- Le transporteur doit fournir aux conducteurs et aux conducteurs éventuels la formation nécessaire afin qu'ils deviennent aptes à conduire une classe de véhicule donnée et le demeurent.

Exigences relatives au conducteur

- Le conducteur doit se conformer aux normes applicables relativement à la condition médicale, la vision, la capacité physique, les connaissances et les aptitudes, en réussissant avec succès les tests et les examens prescrits avant de conduire un véhicule commercial.

Norme CCS n° 3 - Formation des examinateurs de conducteurs

Cette norme a été établie principalement pour créer et maintenir un programme uniforme d'évaluation des classes de permis dans chaque administration. Le programme prévoit l'acceptation de permis de conduire supplémentaires, à la fois nationaux et internationaux.

Norme CCS n° 4 - Programme de classification des permis de conduire

Exigences relatives au transporteur

- Le transporteur doit s'assurer que le conducteur est titulaire du permis approprié pour conduire la classe de véhicule autorisée.

- Le transporteur doit établir un système lui permettant de s'assurer que les conducteurs demeurent aptes à conduire.

Exigences relatives au conducteur

- Le conducteur doit posséder un permis de conduire valide de la classe appropriée pour conduire le véhicule attribué, y compris une mention spéciale pour freins pneumatiques lorsque le véhicule est muni de tels freins.

- Le conducteur doit fournir la preuve continue d'un permis valide.

Norme CCS n° 5 - Autocertification

Ce programme spécial intéressera particulièrement les transporteurs qui ont un programme complet de formation et de contrôle des conducteurs et désirent être accrédités pour évaluer les conducteurs éventuels et délivrer des permis de conduire.

Ils peuvent présenter une demande à la Division des permis et immatriculations pour être autorisés à évaluer et certifier les conducteurs et à délivrer un permis de la classe appropriée, y compris une mention spéciale pour freins pneumatiques. Le programme prévoit des conditions d'admissibilité et un contrôle strict pour s'assurer que chaque mandataire délivrant des permis respecte la norme minimale requise pour l'approbation d'une évaluation uniforme.

Norme CCS n° 6 - Exigences médicales

Exigences relatives au transporteur

- Le transporteur doit s'assurer, au moyen d'un système de contrôle, que les conducteurs respectent les exigences relatives au dépôt des rapports d'examens médicaux.

- Le transporteur peut imposer des rapports d'examens médicaux plus fréquents si l'état de santé du conducteur le justifie.

- Le transporteur doit s'assurer qu'un conducteur dont l'état de santé le rend inapte à conduire ne conduit pas.

- Les médecins et les optométristes doivent déclarer tout état pathologique qui ne correspond pas aux normes médicales prescrites dans les règlements ou la politique établie par le registraire.

Exigences relatives au conducteur

- Le conducteur doit respecter les normes médicales minimales applicables à la classe de véhicule qu'il conduit.

- Le conducteur doit déposer auprès du service des archives médicales de la Division des permis et immatriculations un rapport médical tous les dix ans entre 18 et 39 ans, tous les cinq ans entre 40 et 60 ans et tous les ans à partir de 61 ans.

- Le conducteur qui souffre d'un état pathologique important peut être tenu de produire un rapport médical plus fréquemment.

Norme CCS n° 7 - Exigences relatives à la tenue de dossiers par le transporteur

Exigences relatives au transporteur

Le transporteur doit créer et tenir à jour un système de dossiers comprenant au moins :

i) pour chaque conducteur, des renseignements sur le permis de conduire, le dossier de conduite, la documentation relative à l'évaluation de l'aptitude du conducteur, le dossier de formation ou de perfectionnement professionnel;
ii) les heures de service pour chaque conducteur et un système permettant de s'assurer que les conducteurs respectent les exigences relatives aux heures de service - un registre des mesures correctives apportées dans les cas où des infractions ont été découvertes;
iii) une liste des véhicules qui appartiennent au transporteur ou sont exploités ou loués par lui;
iv) les rapports d'inspection, d'entretien et de réparation relatifs à chaque véhicule et un système pour s'assurer que l'inspection, l'entretien et la réparation des véhicules sont conformes aux règlements. Une liste des mesures prises à la suite des défectuosités découvertes;
v) la documentation relative à l'exécution des avis de rappel applicables du fabricant;
vi) les connaissements, les dossiers d'achat de carburant par véhicule, les dossiers de répartition, les feuilles de paye par conducteur et par véhicule, les pièces justificatives, les livres de compte, les assurances et les rapports d'accident;
vii) l'identification de la personne responsable de promouvoir l'observance du *Code*.

Exigences relatives au conducteur

- Le conducteur doit fournir au transporteur les documents suivants :

i) les renseignements relatifs à son permis de conduire;
ii) son dossier de conduite (résumé);

iii) les rapports d'accidents et les rapports d'infractions, que ces dernières soient au *Code criminel* ou au *Code de la route* ou liées au transport des marchandises dangereuses;
iv) les rapports d'inspection;
v) les registres des journaux de bord indiquant les heures de service.

- Le conducteur doit avoir avec lui, pendant ses postes de travail :

  i) les fiches journalières sur les heures de service (la journée en cours et au moins les sept jours précédents);
  ii) les connaissements, les autres documents d'expédition, les reçus relatifs aux dépenses, à l'essence et à l'hébergement (le cas échéant);
  iii) une copie du permis d'exploitation (le cas échéant);
  iv) une copie des certificats d'immatriculation et d'assurance.

Norme CCS n° 8 - Suspensions temporaires

Exigences relatives au transporteur

- Si un véhicule est arrêté et s'il est déterminé que le véhicule ou son conducteur ne respectent pas les exigences, une suspension peut être imposée.

- S'il s'agit d'un problème mécanique du véhicule, l'exécution de la réparation indiquée permettrait de le remettre en service.

- Si le non-respect a trait à l'état du conducteur (c'est-à-dire ses heures de service), la suspension est d'une durée maximale de 24 heures ou jusqu'à ce que le conducteur respecte les exigences.

- Si, de l'avis d'un agent de la paix, le véhicule doit être déplacé dans un endroit sûr, les frais de remorquage et d'entreposage sont à la charge du propriétaire.

Exigences relatives au conducteur

- Un agent de la paix peut imposer une suspension de 24 heures pour une infraction au règlement sur les heures de service.

- Les conducteurs de véhicules commerciaux qui conduisent avec les facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue peuvent être suspendus pour une période de trois mois et, s'ils sont déclarés coupables, pour une période plus longue.

Norme CCS n° 9 - Heures de service

Exigences relatives au transporteur et au conducteur

- Un transporteur ne peut permettre à un conducteur de conduire, et un conducteur ne peut conduire, dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

  i) plus de 13 heures, après au moins huit heures de repos consécutives;
  ii) après 15 heures de service, après au moins huit heures de repos consécutives;
  iii) après avoir complété 60 heures de service au cours d'une période de sept jours consécutifs;

iv) après avoir complété 70 heures de service au cours d'une période de huit jours consécutifs;
v) après avoir complété 120 heures de service au cours d'une période de quatorze jours consécutifs.

Note : Un conducteur doit avoir été au repos pendant au moins 24 heures consécutives avant la 75e heure pour pouvoir se prévaloir des 120 heures de travail sur un cycle de 14 jours.

Exception :

Un conducteur peut accumuler les huit heures de repos en se détendant dans une couchette en deux périodes séparées aux conditions suivantes :

a) aucune période ne dure moins de deux heures;
b) la période de repos totale dans la couchette juste avant et après les heures de service est d'au moins huit heures; et
c) la période de conduite totale juste avant et après une période de repos dans la couchette n'excède pas 13 heures.

Un conducteur peut, une fois par période de sept jours consécutifs, réduire la période de repos à quatre heures consécutives, si les heures de service au cours de la période précédant immédiatement ce repos n'excèdent pas quinze heures; la différence entre huit heures et le nombre d'heures de repos prises est ajoutée à la période de repos suivantes de huit heures consécutives. Ceci peut être interdit si, de l'avis d'un agent de la paix, la réduction compromet ou risque de compromettre la sécurité ou la santé du conducteur ou la sécurité d'un véhicule sur la route.

Il existe aussi certaines exceptions qui s'appliquent aux véhicules commerciaux circulant au nord du 60° parallèle ou qui peuvent être accordées par le biais de permis spéciaux délivrés par le directeur des Services chargés de la réglementation et de la sécurité des transports.

Lorsqu'un véhicule est conduit dans un rayon de 160 kilomètres de son terminus d'attache, qu'un poste de travail ne dépasse pas 15 heures et que le transporteur tient un registre exact des heures de service du conducteur, il n'est pas nécessaire de remplir des fiches journalières. Si un conducteur cesse, à quelque moment que ce soit, de respecter les exigences relatives à l'exemption, il doit inscrire sur des fiches journalières le nombre total d'heures de service pour chacun des sept jours consécutifs précédant le jour où il a cessé de bénéficier de l'exemption.

Les fiches journalières doivent contenir les renseignements suivants :

a) un graphique au moyen d'une ligne continue sur une grille couvrant une période de 24 heures;
b) la date;
c) le nom du conducteur;
d) le relevé de l'odomètre;
e) le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule;
f) le numéro de la ou des remorques et de leur plaque d'immatriculation;
g) le nom du ou des transporteurs pour lesquels le conducteur travaille pendant la journée de travail;
h) la signature du conducteur;

i) le nom du co-conducteur, le cas échéant, écrit lisiblement en caractères d'imprimerie;
j) l'heure à laquelle débute le service du conducteur dans la période de 24 heures, s'il ne s'agit pas de minuit;
k) l'adresse de l'établissement principal du transporteur pour qui travaille le conducteur;
l) la distance totale parcourue;
m) le nombre total d'heures consacrées à chaque activité.

Une ligne continue indiquera les heures de repos du conducteur, le temps qu'il a passé dans une couchette, ses heures de conduite et ses heures de service autres que les heures de conduite. La fiche journalière indiquera aussi le nom de la ville, du village ou de l'endroit sur la route où se produit chaque changement d'activité, les arrêts effectués (les arrêts à un même endroit peuvent être cumulés et calculés comme un seul arrêt); à la fin de chaque jour, le nombre total d'heures consacrées à chaque activité doit être consigné, et le nombre total de ces entrées doit être de 24.

Les enregistreurs de données automatiques peuvent être utilisés à bord s'ils sont conformes aux normes applicables.

Norme CCS n° 10 - Sécurité des chargements

Exigences relatives au transporteur

- Le transporteur doit s'assurer que les conducteurs respectent les règlements sur la sécurité des chargements.
- Le transporteur doit équiper adéquatement les véhicules afin de permettre l'arrimage des chargements.

Exigences relatives au conducteur

- Le conducteur doit arrimer les chargements et/ou les inspecter pour s'assurer que des dispositifs de fixation adéquats sont en place.
- Tout équipement transporté sur le véhicule ou dans celui-ci doit aussi être arrimé conformément aux règlements.
- Les entrées et sorties de véhicules, y compris les sorties d'urgence, ne doivent pas être obstruées.
- Les biens transportés doivent être arrimés ou entreposés de manière à éviter qu'une chute, un déplacement ou tout autre mouvement de ces biens cause des blessures au conducteur ou à un passager.

Norme CCS n° 11 - Entretien des véhicules commerciaux

Exigences relatives au transporteur

- Le transporteur doit s'assurer que les véhicules dont il est responsable sont conformes aux normes d'entretien et de rendement prévues dans les règlements.

- Le transporteur doit avoir un système de registres d'entretien permettant d'assurer les fonctions d'inspection, d'entretien et de réparation des véhicules à intervalles réguliers.

Exigences relatives au conducteur

- Le conducteur doit effectuer les inspections et établir les rapports écrits conformément aux règlements.

Norme CCS n° 12 - Inspections routières en vertu de la *Commercial Vehicle Safety Alliance* (CVSA)

Un véhicule commercial peut en tout temps être soumis à une inspection routière. Un agent de la paix ou un agent des normes relatives aux véhicules peut effectuer les vérifications suivantes :

Inspection des documents

i) permis de conduire;
ii) fiche(s) journalière(s) relative(s) aux heures de service;
iii) rapport(s) d'inspection;
iv) certificat de formation sur le transport des marchandises dangereuses, le cas échéant;
v) permis d'exploitation;
vi) certificats d'immatriculation et d'assurance du véhicule.

Inspection des véhicules

i) système de freinage;
ii) système d'attelage;
iii) système d'échappement;
iv) système d'alimentation en carburant;
v) dispositifs d'éclairage;
vi) sécurité du chargement;
vii) mécanisme de direction;
viii) suspension;
ix) cadre;
x) pneus;
xi) roues et jantes;
xii) pare-brise;
xiii) essuie-glaces.

Lorsque l'agent établit qu'une ou plusieurs composantes ne sont pas conformes aux normes d'entretien des véhicules commerciaux, le véhicule peut être mis hors service ou faire l'objet d'amendes, de pénalités ou de restrictions au fonctionnement.

Norme CCS n° 13 - Rapport d'inspection quotidienne

Exigences relatives au transporteur

- Le transporteur doit donner au conducteur des directives sur la manière de faire une inspection quotidienne et d'établir un rapport d'inspection.

- Le transporteur doit s'assurer que le véhicule est exempt de défectuosités dangereuses lorsqu'il circule sur une route.

- Le transporteur doit voir à la réparation des défectuosités dangereuses réelles identifiées sur un rapport d'inspection avant que le véhicule circule sur la route. (Si le conducteur se trompe en identifiant une défectuosité dangereuse sur le rapport d'inspection, le transporteur ou son mandataire peut indiquer sur le rapport que l'élément n'était pas défectueux.)

- Le transporteur doit exiger que le rapport d'inspection indique les réparations et soit signé par la personne qui les a effectuées.

- Le transporteur doit faire respecter les exigences relatives à l'inspection applicables aux conducteurs et aux véhicules sous leur contrôle.

- Le transporteur doit conserver le rapport d'inspection pendant au moins trois mois.

- Le transporteur doit s'assurer que des registres adéquats des réparations effectuées pour corriger les défectuosités notées sur le rapport d'inspection soient établis et conservés.

Exigences relatives au conducteur

- Le conducteur doit faire l'inspection chaque jour, avant de commencer un voyage et à la fin de la journée. (Si le voyage dure plus d'une journée, l'inspection doit être faite à la première halte le deuxième jour et chaque jour suivant.)

- Il doit inscrire toute défectuosité découverte avant le voyage, pendant qu'il conduit le véhicule et à la fin du voyage.

- Il doit informer le transporteur si une défectuosité représente un risque déraisonnable. (On conseille aux transporteurs et aux conducteurs d'utiliser le manuel d'inspection des véhicules comme guide pour décider s'il existe un risque déraisonnable.)

Norme CCS n° 14 - Examens de conformité

L'administration du port d'attache devra faire passer un examen de conformité à chaque nouveau transporteur lors de sa demande d'entrée et lui attribuer une cote en matière de sécurité.

L'exigence minimale d'entrée est le respect du *Code canadien de sécurité*. Une preuve satisfaisante d'une assurance valide et en vigueur fait partie du test d'aptitude en matière de sécurité.

On peut aussi faire passer un examen de conformité à un transporteur au hasard ou si on juge, au moyen d'un système de profils des transporteurs, que son rendement est inférieur aux normes.

Norme CCS n° 15 - Vérification des installations

Certains transporteurs commerciaux peuvent faire l'objet d'une vérification annuelle des installations. Le groupe cible sera choisi en utilisant la méthode d'analyse des défaillances, soit lorsque :

- le rendement du transporteur indique une fréquence d'infractions aux lois connexes plus élevée que la normale (profil du transporteur).

Le profil sera élaboré à partir de dossiers décrivant en détails le non-respect de toute partie du *Code canadien de sécurité* et de toute autre disposition législative provinciale, fédérale ou internationale applicable.

La vérification des installations sera effectuée à la principale place d'affaires du transporteur commercial au Manitoba.

Norme CCS n° 16 - Formation en secourisme

Exigences relatives au transporteur

- Il est recommandé que les transporteurs offrent aux conducteurs des cours de formation en secourisme, en santé et sécurité au travail, ou les deux.

- Les cours sont disponibles par l'entremise d'organismes provinciaux agréés.

Exigences relatives au conducteur

Il est recommandé que les conducteurs de véhicules commerciaux suivent une formation reconnue en secourisme, en santé et sécurité au travail, ou les deux.

PROFIL DES TRANSPORTEURS

Le ministère des Transports et des Services gouvernementaux est responsable de la création d'un système de profils des transporteurs routiers en vertu de l'article 322.1 du *Code de la route* et du paragraphe 7.1 (2) du *Règlement sur la délivrance des licences d'entreprises de camionnage extra-provinciales*, pris en application de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*.

Selon la norme n° 7 du *Code canadien de sécurité* (CCS), chaque administration au Canada doit élaborer et tenir à jour un système de profils des transporteurs pour y inscrire toutes les déclarations de culpabilité, les résultats des inspections routières et les accidents à déclaration obligatoire. Le système de profils des transporteurs est une base de données informatisée qui contient les activités sur route de tous les transporteurs assujettis au CCS et immatriculés au Manitoba. Les accidents, déclarations de culpabilité, inspections CVSA et résultats des vérifications des installations relatifs aux transporteurs sont recueillis et conservés dans le système de profils des transporteurs. Des points CCS sont attribués à chaque infraction et sont inscrits dans le profil des transporteurs.

Des profils de transporteurs individuels sont produits à partir de la base de données du système de profils des transporteurs en fonction d'un numéro (CCS) de transporteur routier. Le profil du transporteur résume tous les incidents se rapportant au transporteur donné.

Éléments du profil des transporteurs

Les profils de transporteurs contiennent les dossiers des transporteurs routiers au cours des deux dernières années relativement aux :

Accidents avec responsabilité

Les accidents avec responsabilité sont des accidents dont le conducteur est responsable et qui ont causé des blessures ou des dommages de plus de 1 000 $, mettant en cause un véhicule de transport public ou un véhicule commercial exploité par le transporteur dont le poids en charge inscrit est d'au moins 4 500 kg.

Déclarations de culpabilité

Seront inscrites au profil des transporteurs les déclarations de culpabilité (et non les accusations) prononcées contre le transporteur routier et ses conducteurs à l'égard d'infractions commises avec un véhicule et des remorques immatriculés au Manitoba au nom du transporteur.

Inspections CVSA

Seront inscrites au profil des transporteurs toutes les inspections CVSA des véhicules de transport public et des véhicules commerciaux dont le poids en charge inscrit est d'au moins 4 500 kg, effectuées au Canada sur des véhicules et des remorques immatriculés au Manitoba.

Vérification des installations

Une vérification des installations examine les dossiers de sécurité d'un transporteur dans les trois domaines décrits ci-dessous, et les résultats de cette vérification sont inscrits au profil des transporteurs. Une description plus détaillée des éléments couverts par la vérification des installations est comprise dans une section consacrée à cette vérification.

- *Profil des conducteurs* - résumé du dossier de conduite des conducteurs, renseignements sur leur permis de conduire, dossiers d'accidents et de déclarations de culpabilité, évaluations annuelles des conducteurs et preuve des mesures correctives prises.

- *Heures de service des conducteurs* - fiches journalières ou relevés de temps, registres de paye et documents justificatifs, notamment factures de carburant, reçus de péages et d'hébergement.

- *Entretien des véhicules* - certificats valides d'inspection périodique obligatoire des véhicules, dossiers des inspections CVSA et suivi, rapports d'inspection avant départ et suivi, dossiers des réparations effectuées pour cause de défectuosités et dossiers du programme d'entretien préventif.

Cotes de rendement des transporteurs routiers

Les cotes de rendement des transporteurs routiers sont basées sur leur dossier au cours des deux dernières années en ce qui a trait aux accidents avec responsabilité, aux déclarations de culpabilité, aux inspections CVSA et à une combinaison des trois. Le rendement d'un transporteur est mesuré en comparant les activités sur route des transporteurs dont la flotte est de même taille. Le rendement d'un transporteur est indiqué sous forme de pourcentage (%) du maximum de points CCS.

Pointage des infractions des transporteurs

Accidents avec responsabilité : 2 points - dommages matériels
4 points - blessures
6 points - décès

Déclarations de culpabilité : Équivalences du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Voici quelques exemples de points CCS pour les déclarations de culpabilité :

Type de déclaration de culpabilité	Nombre de points
Défaut d'apposer un panneau de basse vitesse	2 points
Défaut de tenir et de garder à jour des fiches journalières	2 points
Conduite dangereuse	5 points
Violation relative aux ceintures de sécurité	2 points
Dépassement dans une zone interdite	3 points

Inspection CVSA : 0 point - Réussite
1 point - Échec
3 points - Mise hors service

Niveaux d'intervention

Dans le cadre du processus d'intervention progressive, l'intervention par les Services chargés de la réglementation et de la sécurité dans les transports comporte les niveaux suivants :

0-40 % Acceptable. Aucune action requise.
41-64 % Niveau d'intervention 1. Envoi de la première lettre d'évaluation du rendement.
65-84 % Niveau d'intervention 2. Envoi de la deuxième lettre d'évaluation du rendement.
85-99 % Niveau d'intervention 3. Vérification des installations, entrevue relativement au plan de sécurité et contrôle.

100 %+ Intervention administrative. Révocation du certificat relatif à la sécurité, révocation de l'immatriculation du véhicule et/ou limite à la taille du parc de véhicules.

Évaluation du respect de la sécurité par le transporteur

Le ministère des Transports et des Services gouvernementaux est responsable de la création d'un système d'évaluation du rendement des transporteurs en matière de sécurité en vertu de la *Loi sur les transports routiers* et de l'article 322.1 du *Code de la route*.

Chaque province s'est engagée à faire des évaluations en matière de sécurité de tous les transporteurs exploitant des véhicules de transport public ou des véhicules commerciaux ou un camion dont la plaque porte la mention T dont le poids en charge inscrit est de 4 500 kg ou plus, ainsi qu'aux autobus de plus de 10 passagers, y compris les autobus scolaires.

Catégories d'évaluations en matière de sécurité

Il y a quatre catégories d'évaluations en matière de sécurité :

Satisfaisante non vérifiée
Attribuée à tous les nouveaux transporteurs routiers commerciaux.
Attribuée lorsqu'un transporteur routier n'a pas fait l'objet d'une vérification des installations. Un transporteur peut demeurer dans cette catégorie indéfiniment.

Satisfaisante
Attribuée lorsqu'un transporteur routier a « réussi » avec succès une vérification des installations.

Conditionnelle
Attribuée lorsqu'un transporteur routier a « échoué » une vérification des installations.

Insatisfaisante
Attribuée lorsque le rendement d'un transporteur routier s'est détérioré à un point tel que les Services chargés de la réglementation et de la sécurité dans les transports du ministère des Transports et des Services gouvernementaux jugent le transporteur inapte. Un transporteur coté insatisfaisant au Manitoba n'aura plus le droit d'exploiter des véhicules.

Rapport sur le profil des transporteurs

Le rapport sur le profil des transporteurs est composé de six sections distinctes, soit :

Première partie - Renseignements généraux sur le transporteur.
Deuxième partie - Déclarations de culpabilité du transporteur.
Troisième partie - Déclarations de culpabilité du transporteur par catégorie.
Quatrième partie - Détails des inspections du transporteur.
Cinquième partie - Détails des accidents du transporteur (remarque : seuls les accidents avec responsabilité sont comptabilisés).

Un exemple de ce rapport est joint aux présentes comme annexe F.

Confidentialité du profil des transporteurs

En ce moment, nous ne divulguons pas les profils des transporteurs ni ne discutons de leur contenu avec quiconque, à l'exception des entités suivantes : le transporteur routier lui-même, son mandataire (une

fois qu'une lettre d'autorisation signée est remise au ministère), une autorité policière, une province, les tribunaux et les commissions du transport routier.

Accès à votre profil de transporteur

Pour obtenir régulièrement une copie de votre profil de transporteur, faites parvenir par la poste ou par télécopieur une demande dûment signée sur papier à entête de l'entreprise à l'adresse suivante : Directeur, Profils des transporteurs, Services chargés de la réglementation et de la sécurité dans les transports, 1550, av. Dublin, Winnipeg (Manitoba) R3E 0L4. Les Services chargés de la réglementation et de la sécurité dans les transports planifient actuellement le remaniement du système de profils des transporteurs pour permettre aux transporteurs d'avoir accès à leur profil par Internet.

Système SAFER

La présente section décrit le système SAFER en vigueur aux États-Unis. Le Manitoba a conçu un système d'apparence semblable au système américain.

Aux États-Unis, le système appelé *Intelligent Transportation System* (ou ITS) est conçu pour augmenter la sécurité sur les routes, diminuer les retards pour les automobilistes, réduire la pollution de l'air et améliorer le rendement global des activités des véhicules commerciaux en utilisant une technologie avancée. Le *Federal Highway Administration* (ou FHWA) essaie et évalue actuellement les technologies ITS pour augmenter les activités des véhicules commerciaux dans les États et entre ceux-ci. L'accent est actuellement mis sur la création de frontières transparentes pour les véhicules commerciaux qui circulent entre les États et l'amélioration de la sécurité de ces activités.

Le système **SAFER** (*Safety and Fitness Electronic Records*) est conçu comme une composante du système ITS. Le système SAFER fournira à des stations d'inspection routières fixes et mobiles des renseignements en matière de sécurité et de compétence sur les transporteurs, les véhicules et les conducteurs. Ces renseignements permettront à l'inspecteur routier de choisir les véhicules et/ou les conducteurs qui doivent faire l'objet d'une inspection en fonction du nombre d'inspections antérieures du transporteur et des antécédents du transporteur, du véhicule et du conducteur en matière de sécurité et de compétence.

Le *Office of Motor Carriers* (ou OMC) du FHWA fournit depuis plusieurs années à l'industrie et au public des données sur les transporteurs en matière de sécurité par le biais de demandes téléphoniques et de rapports sur papier. Grâce au système SAFER, il est possible d'offrir ces renseignements par voie électronique. Certaines fonctions limitées du système SAFER sont maintenant offertes gratuitement par Internet. Accès est donné au fichier *Carrier Snapshot*, un fichier électronique concis contenant les renseignements suivants sur les transporteurs : l'identification, la taille, les marchandises transportées, le dossier de sécurité, y compris la cote de sécurité (le cas échéant) et la mise hors service suite à une inspection routière. Le fichier *Carrier Snapshot* est disponible par le biais d'un service de demande ponctuelle (un transporteur à la fois), auquel on peut accéder en choisissant la fonction *SAFER Database Query*. D'autres fonctions seront disponibles plus tard, moyennant des frais.

Élaboré par le *Johns Hopkins University Applied Physics Laboratory*, en vertu d'un contrat avec le FHWA/OMC, le système SAFER utilise les renseignements provenant des bases de données gouvernementales existantes sur les transporteurs en matière de sécurité. Il comporte actuellement des données sur les transporteurs qui circulent entre États et les données de plusieurs États sur les transporteurs locaux. Les données relatives à la sécurité ne sont présentées que pour les transporteurs qui se déplacent entre les États, mais on vise à inclure les données sur les transporteurs locaux à une date ultérieure.

- Tous les renseignements affichés suite à une demande sur la base de données SAFER sont des renseignements publics disponibles depuis longtemps en vertu de la loi d'accès à l'information.

- Les demandes sur la base de données SAFER ont été vérifiées et fonctionnent adéquatement avec les fureteurs Internet suivants :

  Netscape Navigator, version 3.xx
  Netscape Navigator Gold, version 3.xx
  Microsoft Internet Explorer, version 3.xx

  Alors que d'autres fureteurs peuvent sembler fonctionner correctement, ils peuvent donner des résultats imprévisibles ou inexacts.

Le système SAFER est accessible à l'adresse suivante : http://www.safersys.org.

À partir de cette adresse, vous pouvez lancer des demandes pour obtenir des renseignements stockés dans le système SAFER.

Trois (3) types de demandes peuvent actuellement être lancées :

- Demande d'un instantané sur un transporteur routier donné au moyen du numéro DOT (octroyé par le *Department of Transportation*).
- Demande d'un instantané pour un transporteur routier donné au moyen du numéro d'identification ICC (octroyé par l'*Interstate Carriers Conference*) ou du numéro d'identification de transporteur routier.
- Demande d'une liste de transporteurs routiers par nom. Les paramètres de recherche ne peuvent comporter que des caractères alphanumériques, des espaces et le caractère de remplacement (*).

Par exemple, si vous ne connaissez pas un numéro DOT valide et voulez faire une recherche type, vous pouvez saisir le 0 (zéro) comme numéro DOT pour obtenir un instantané type.

VÉRIFICATION DES INSTALLATIONS

Contexte

Il incombe aux enquêteurs des Services chargés de la sécurité des transports du Manitoba d'effectuer des vérifications des installations des entreprises de transport intra-provinciales et extra-provinciales.

La vérification des installations vise à favoriser la sécurité dans l'exercice des activités des transporteurs routiers, par le respect du *Code de la route du Manitoba,* des règlements pris en vertu de ce code et de la *Loi de 1987 sur le transport routier.* Cette dernière loi comprend les dispositions du *Code canadien de sécurité* et du *Règlement sur les heures de service de conducteurs de véhicule utilitaire* (fédéral), DORS 94-716.

L'enquêteur examine les documents d'exploitation du transporteur et évalue leur conformité dans les domaines suivants : profil des conducteurs, règlements fédéral et provincial sur les heures de service, entretien des véhicules et transport des marchandises dangereuses. Ces éléments seront expliqués plus en détails dans les sections suivantes.

On vérifie au moyen du programme de vérification des installations le respect de la loi par le transporteur routier, principalement au moyen de l'examen des documents du transporteur à son principal établissement au Manitoba. La vérification des transporteurs qui exploitent des véhicules dont l'immatriculation de base a été délivrée par une autre administration relève de la compétence de cette administration. Les Services chargés de la réglementation et de la sécurité des transports peuvent participer au processus de vérification des installations à la demande de l'administration qui a délivré l'immatriculation de base.

Choix des transporteurs qui font l'objet d'une vérification

Une vérification des installations peut être entreprise pour un motif déterminé fondé sur l'information contenue dans le profil du conducteur. De plus, des plaintes ou des préoccupations fondées provenant du public, des services de police et des entreprises de transport peuvent entraîner une vérification des installations ou une enquête. Les enquêtes peuvent aussi être ouvertes pour des causes telles un cas de déport de la roue, un accident mettant en cause un véhicule commercial, des plaintes relatives aux activités d'un transporteur routier, une mauvaise utilisation des permis d'exploitation, et l'obligation faite aux conducteurs de conduire pendant un nombre d'heures supérieur à celui prescrit par les règlements sur les heures de service.

S'il est établi qu'une vérification des installations est nécessaire, le transporteur recevra un préavis suffisant pour lui permettre de rassembler et d'organiser les documents qui doivent être produits. Un avis verbal est habituellement donné cinq à dix jours ouvrables avant le début de la vérification, suivi d'une confirmation écrite indiquant brièvement les documents requis. Le paragraphe 318.10(2) du *Code de la route* exige que les documents du transporteur soient disponibles pour vérification à tout moment raisonnable. Lorsqu'il est nécessaire de reporter à une date ultérieure une vérification des installations en raison de circonstances imprévues, le vérificateur et le transporteur fixent d'un commun accord une nouvelle date. Dans les cas où un problème de sécurité urgent a été signalé, le vérificateur peut pénétrer dans le principal établissement du transporteur sans préavis et lui demander de produire les documents pour examen. Lors de son premier contact avec le transporteur, le vérificateur doit fournir une preuve d'identité. Une vérification peut parfois être faite au bureau des Services chargés de la réglementation et de la sécurité des transports en raison de circonstances atténuantes comme l'endroit où sont situés les bureaux du transporteur, le

comportement inapproprié du transporteur ou le manque d'espace pour recevoir le vérificateur ou l'équipe de vérification. Un reçu sera remis au transporteur pour les documents qui sont retirés de son établissement.

Conduite de la vérification des installations

Agissant à titre d'agent de la paix, d'inspecteur fédéral des heures de service et d'inspecteur agréé par la *Commercial Vehicle Safety Alliance* (États-Unis), l'enquêteur des Services chargés de la sécurité des transports fait une vérification détaillée des documents des transporteurs routiers commerciaux. En vertu des pouvoirs d'enquête, la vérification vise notamment les dossiers de l'entreprise, les dossiers d'assurance, les dossiers des conducteurs, les registres sur les heures de service, les rapports d'inspection de la *Commercial Vehicle Safety Alliance*, les rapports d'inspection périodique et obligatoire des véhicules, les mesures disciplinaires documentées, les registres d'entretien des véhicules, les feuilles de paye pertinentes, les documents relatifs au contrôle des marchandises dangereuses et une évaluation globale des pratiques de gestion relatives aux programmes ayant trait à la sécurité.

Les vérifications des installations et les enquêtes peuvent être menées par un vérificateur unique ou par une équipe de vérification, selon l'ampleur et l'importance de la tâche. Dans chaque cas, le transporteur doit fournir à son principal établissement un endroit propice pour travailler. Les vérificateurs sont des professionnels compétents ayant une connaissance approfondie des activités des transporteurs commerciaux, ainsi que des exigences prévues dans le *Code de la route* (Manitoba), la *Loi sur les transports routiers* (Canada), les règlements pris en vertu des ces lois et le *Code canadien de sécurité*.

La durée d'une vérification des installations varie selon le nombre de documents qu'on choisit de vérifier, ce qui est fonction de la taille du parc de véhicules du transporteur. L'échantillonnage des documents, statistiquement significatif, doit couvrir une période de deux mois qui est précisée au transporteur. Lorsque des infractions sont découvertes, les documents pertinents sont copiés et utilisés en preuve devant la Commission du transport routier ou dans toute poursuite devant les tribunaux. En cas de non-conformité, le ou les vérificateurs font des recommandations formelles au directeur des Services chargés de la réglementation et de la sécurité des transports en vue de la prise de mesures d'exécution. Le principe de l'application régulière de la loi s'applique au transporteur et ce dernier peut en appeler d'une ou de l'ensemble des recommandations des vérificateurs au directeur des Services chargés de la réglementation et de la sécurité des transports.

Suivi de la vérification des installations

Une fois la vérification terminée, le transporteur reçoit une copie du Résumé des infractions, indiquant les infractions aux lois et aux règlements décelées au cours de la vérification. Les documents qui avaient été retirés pour mener la vérification sont remis au transporteur. Celui-ci doit se présenter à une entrevue aux Services chargés de la réglementation et de la sécurité des transports où sont passées en revue les conclusions de la vérification; il a alors l'occasion de présenter une preuve supplémentaire, de réfuter les conclusions, de faire des commentaires ou de donner des explications. L'entrevue prend fin si le vérificateur informe le transporteur que le ministère recommande la dispense quant aux conclusions de la vérification. Le ministère peut recommander un ou plusieurs des éléments qui suivent :

- Aucune mesure ne sera prise puisque le transporteur a démontré s'être conformé adéquatement à la loi.

- Le transporteur doit élaborer un programme de sécurité détaillé acceptable par le ministère.

- Le transporteur doit retenir les services d'un consultant en transport devant élaborer et mettre en oeuvre un programme de sécurité approuvé.

- Une amende maximale de 5 000 $ est imposée.

- Le transporteur doit retenir les services d'un tiers vérificateur pour qu'il procède à des vérifications des installations selon un calendrier établi par le ministère. Les Services chargés de la réglementation et de la sécurité des transports tiennent une liste des entreprises qui fournissent des services de vérification. Les transporteurs sont toutefois libres de choisir une entreprise dont le nom n'apparaît pas pour qu'elle effectue les vérifications par un tiers qui doivent être soumises aux Services chargés de la réglementation et de la sécurité des transports. Les coûts engagés pour les services d'un tiers vérificateur sont à la charge du transporteur. Le défaut d'un transporteur de démontrer un niveau acceptable de conformité dans un délai satisfaisant entraînera la prise d'autres mesures par le ministère.

- On recommande au registraire de la Division des permis et immatriculations, du ministère des Transports et des Services gouvernementaux, de refuser d'immatriculer au nom du transporteur un camion ou un ensemble de véhicules d'un poids en charge inscrit de 4 500 kg ou plus.

- Il est recommandé à la Commission du transport routier d'annuler le permis d'exploitation du transporteur.

- Le directeur des Services chargés de la réglementation et de la sécurité dans les transports déclare que le transporteur ne satisfait pas aux exigences, ce qui entraîne l'annulation de son permis d'exploitation.

- Avant que le permis du transporteur soit annulé, ce dernier aura la possibilité d'en appeler de la cote d'insatisfaction à une audience de justification devant la Commission du transport routier. Le transporteur qui demande sa réinscription après l'annulation ou la suspension de son permis d'exploitation aura une cote qualifiée de conditionnelle à la réinscription, sans durée préétablie.

Les renseignements recueillis lors de la vérification des installations sont chiffrés et ils sont pris en compte lorsqu'est établie la cote du transporteur en matière de sécurité. Il est, par conséquent, essentiel que le transporteur démontre un haut niveau de conformité à la loi pour s'assurer de maintenir une cote de sécurité acceptable. Le défaut de le faire peut éventuellement mener à l'interdiction pour le transporteur d'exploiter une entreprise de transport routier au Manitoba.

Dossier d'aptitude des conducteurs

Exigences relatives au transporteur

Le transporteur doit établir et tenir à jour un système de dossiers sur chaque conducteur qui comprend des renseignements relatifs notamment aux permis de conduire (résumé), aux accidents et aux infractions, au dossier de conduite, à la révision annuelle de l'aptitude du conducteur, aux mesures disciplinaires et aux certificats de formation relatifs aux marchandises dangereuses. Le transporteur doit aussi établir, en se fondant sur ces renseignements ainsi que sur la formation reçue et les examens subis, si le conducteur est et demeure apte à conduire.

Recommandation

L'équipe d'enquête des Services chargés de la sécurité des transports recommande que le transporteur établisse un dossier d'aptitude pour chaque conducteur. Une liste de vérification des documents requis et recommandés pourrait être fixée à la couverture de chaque dossier afin d'aider le transporteur à le tenir à jour.

Renseignements relatifs au permis de conduire unique

Exigences relatives au conducteur

Il est interdit aux conducteurs de détenir, à quelque moment que ce soit, plus d'un permis valide délivré par une autorité compétente dans n'importe quelle administration. Avant d'être engagé pour la première fois par le transporteur routier pour conduire un véhicule de transport public ou un véhicule commercial dont le poids en charge inscrit est d'au moins 4 500 kg, le conducteur doit divulguer au transporteur le nom de chaque province ou territoire au Canada, ou de chaque État, district ou territoire aux États-Unis, dans lequel il est titulaire d'un permis de conduire et la classe de permis qu'il détient, que ce permis ait ou non été suspendu, ainsi que le nom sous lequel chaque permis de conduire est délivré. Le conducteur doit aussi divulguer sans délai toute suspension, annulation, interdiction ou tout changement de catégorie relatif à son permis de conduire.

Exigences relatives au transporteur

Le transporteur doit consigner les renseignements divulgués par le conducteur dans le dossier d'aptitude du conducteur.

Recommandation

L'équipe d'enquête des Services chargés de la sécurité des transports a accepté, aux fins de la divulgation des renseignements requis pour le permis de conduire unique, une photocopie du permis valide du conducteur. Lorsqu'il renouvelle son permis de conduire, le conducteur doit déclarer à la Division des permis et immatriculations qu'il ne détient aucun autre permis de conduire délivré par une autre administration. En outre, en raison des lois du Manitoba sur la mise en fourrière des véhicules pour conduite en période d'interdiction, l'enquêteur des Services chargés de la sécurité des transports recommande que le transporteur fasse chaque trimestre des copies du permis du conducteur, y inscrive la date et les conserve pendant deux ans dans son dossier. Dans le passé, cela a été accepté comme preuve de diligence raisonnable de la part du transporteur pour s'assurer que ses conducteurs détiennent des permis valides lorsqu'ils conduisent ses véhicules.

Divulgation des accidents

Exigences relatives au conducteur
Le conducteur engagé par un transporteur routier pour conduire un véhicule de transport public ou un véhicule commercial dont le poids en charge inscrit est d'au moins 4 500 kg est tenu de divulguer sans délai par écrit au transporteur le détail des accidents de la circulation qu'il doit signaler en vertu du *Code de la route*.

Exigences relatives au transporteur
Le transporteur doit consigner les renseignements divulgués par le conducteur dans le dossier d'aptitude de ce dernier.

Recommandation
Il faut notamment signaler tous les accidents automobiles dans à l'égard desquels le conducteur a été jugé partiellement ou totalement en faute. Cela comprend les accidents qui surviennent au volant de véhicules privés aussi bien que des véhicules du transporteur.

Divulgation des infractions

Exigences relatives au conducteur
Le conducteur engagé par un transporteur routier pour conduire un véhicule de transport public ou un véhicule commercial dont le poids en charge inscrit est d'au moins 4 500 kg doit divulguer sans délai et par écrit au transporteur les déclarations de culpabilité dont il a fait l'objet en raison de la conduite ou de la garde et du contrôle d'un véhicule automobile.

Exigences relatives au transporteur
Le transporteur doit consigner les renseignements divulgués par le conducteur dans le dossier d'aptitude de ce dernier.

Recommandation
Il faut notamment signaler toutes les infractions mettant en cause un véhicule en mouvement dont le conducteur a été déclaré coupable. Cela comprend les infractions qui surviennent au volant de véhicules privés aussi bien que des véhicules du transporteur.

Dossier de conduite (résumé)

Exigences relatives au conducteur
Le transporteur demande au conducteur de fournir un dossier de conduite à jour ou, s'il le désire, de signer une dispense permettant au transporteur de demander à la Division des permis et immatriculations le dossier de conduite au nom du conducteur.

Exigences relatives au transporteur
Avant d'engager une personne pour conduire un véhicule de transport public ou un véhicule commercial dont le poids en charge inscrit est d'au moins 4 500 kg, et annuellement au plus tard dans les 60 jours qui suivent le dernier jour du mois de l'anniversaire du conducteur, le transporteur routier doit obtenir le dossier de conduite de ce conducteur auprès de l'autorité compétente.

Recommandation
L'équipe d'enquête des Services chargés de la sécurité des transports a permis à des transporteurs routiers d'obtenir, une fois par année, les dossiers de conduite de tous leurs conducteurs en même temps. Le transporteur peut utiliser un formulaire de demande de dossier de conduite pour obtenir des conducteurs l'autorisation de demander en leur nom les dossiers de conduite.

Révision annuelle de l'aptitude du conducteur

Exigences relatives au transporteur
Avant d'engager une personne pour conduire un véhicule de transport public ou un véhicule commercial dont le poids en charge inscrit est d'au moins 4 500 kg, et annuellement par la suite, le transporteur routier doit examiner son dossier de conduite et déterminer si elle est ou non apte à être engagée comme conducteur. Le transporteur consigne les résultats de l'examen dans le dossier d'aptitude du conducteur.

Recommandation
L'importance de l'examen peut aller d'une entrevue d'évaluation du rendement d'un employé à une déclaration datée et signée au bas du dossier de conduite. L'examen doit être daté et comporter une déclaration selon laquelle le transporteur a déterminé que le conducteur était apte à continuer de conduire les véhicules de l'entreprise, ainsi que la signature du représentant du transporteur qui a pris cette décision.

Politique de mesures disciplinaires progressives

Recommandation
Pour démontrer qu'il fait preuve de diligence raisonnable, le transporteur devrait mettre en place un programme de mesures disciplinaires progressives pour les employés de l'entreprise qui contreviennent aux règlements sur les heures de service et aux autres règlements. Le programme doit être compatible avec les dispositions législatives fédérales et provinciales applicables. Le transporteur devrait résumer la politique et la procédure relatives aux mesures disciplinaires, en énumérant les étapes jusqu'au congédiement (par exemple, une politique en quatre étapes pourrait comprendre un avertissement verbal, un avertissement écrit, une suspension puis le congédiement). Le transporteur devrait s'assurer que les employés connaissent chaque étape de la politique : à chacune d'elle, l'employé est informé par écrit de la prochaine mesure disciplinaire qui sera prise si la violation se reproduit, et du fait que la politique est systématiquement mise à exécution.

Certificat de formation relative aux marchandises dangereuses

Exigences relatives au conducteur
Chaque conducteur qui transporte des marchandises dangereuses doit être en mesure de fournir un certificat de formation valide, délivré par le transporteur, en matière de manutention des marchandises dangereuses Au Canada, le certificat de formation est valide pendant trois ans.

Remarque : Aux États-Unis, le certificat de formation est valide pendant deux ans.

Exigences relatives au transporteur
Chaque employeur qui délivre un certificat de formation doit en conserver une copie pendant deux ans suivant la date d'expiration du certificat.

Documents supplémentaires recommandés

En plus des documents requis mentionnés ci-dessus, l'équipe d'inspection des Services chargés de la sécurité des transports recommande que le transporteur inclue dans le dossier d'aptitude des conducteurs les documents suivants :

- Demande d'emploi
- Vérification des références
- Examen écrit
- Épreuve sur route

Le transporteur aurait aussi intérêt à examiner aussi les dossiers médicaux et les rapports d'évaluation pour alcoolisme et toxicomanie.

CONSIGNATION DES HEURES DE SERVICE

Les règlements fédéral et provincial sur les heures de service s'appliquent aux transporteurs routiers, aux conducteurs de véhicules de transport public et de camions commerciaux dont le poids brut enregistré est d'au moins 5 400 kg ainsi qu'aux autobus scolaires visés par une réglementation, mais ne s'appliquent pas :

- au transport des produits de base d'une exploitation agricole, sylvicole, marine ou lacustre si le conducteur est au service du producteur ou si, lors du trajet de retour, il décharge ou transporte des produits visés par l'opération principale
- à un véhicule prioritaire
- à un véhicule transportant des passagers ou des marchandises dans le but de porter secours
- à un véhicule de plaisance ou un véhicule servant à transporter des marchandises à des fins personnelles
- à un service urbain de transport par autobus
- à tout véhicule pour lequel le directeur a accordé une exemption

Le règlement provincial sur les heures de service soustrait également à ses dispositions :

- tout véhicule servant uniquement à l'enlèvement de la neige pour le compte d'un organisme de réglementation de la circulation
- tout véhicule commercial dont le poids en charge inscrit est inférieur à 11 794 kg et servant à effectuer des travaux d'entretien ou de réparation à quelque bien que ce soit, ou toute autre activité de service.

Le règlement sur les heures de service fédéral s'applique à tout transporteur routier dont un ou plusieurs véhicules traversent une frontière provinciale ou internationale. Les transporteurs qui exercent leurs activités uniquement à l'intérieur du Manitoba (transport intraprovincial) sont assujettis au règlement provincial sur les heures de service. Les provinces, aux termes d'une entente conclue avec le gouvernement fédéral, veillent à l'application tant du règlement fédéral que provincial sur les heures de service.

Limitation des heures de conduite

La règle des 13 heures de conduite

Il est interdit à tout transporteur routier de demander, de permettre ou d'imposer à un conducteur de conduire et il est interdit à tout conducteur de conduire un véhicule commercial si celui-ci a accumulé plus de 13 heures de conduite à la suite d'au moins huit heures consécutives de repos. Après 13 heures de conduite, un conducteur doit prendre huit heures consécutives de repos pour avoir le droit de conduire de nouveau.

Note :

- Aux États-Unis, un conducteur peut conduire un nombre maximal de 10 heures avant d'être tenu de prendre 8 heures consécutives de repos.

- Conformément au règlement, un inspecteur peut imposer à un conducteur qui semble fatigué de prendre du repos.

La règle des 15 heures de service

Il est interdit à tout transporteur routier de demander, de permettre ou d'imposer à un conducteur de conduire et il est interdit à tout conducteur de conduire un véhicule commercial si celui-ci a accumulé plus de 15 heures de service à la suite d'au moins huit heures consécutives de repos. Cette période de 15 heures peut être composée d'heures de conduite et d'heures de service sans conduite, le conducteur ne devant pas conduire

plus de 13 heures pendant cette période. Après avoir accumulé 15 heures de service au maximum, tout conducteur doit s'abstenir de conduire un véhicule commercial jusqu'à ce qu'il ait pris au moins huit heures consécutives de repos. Après cette période de repos, le conducteur peut de nouveau conduire un véhicule commercial.

Note :

- La loi permet à un conducteur de dépasser le nombre d'heures de conduite ou de service prescrit en cas d'état d'urgence compromettant la sécurité du véhicule commercial, de ses occupants ou de son chargement. En cas de mauvaises conditions de conduite, le conducteur peut également dépasser d'au maximum deux heures que le nombre d'heures de conduite prescrit.

Repos obligatoire

Le conducteur est tenu de prendre huit heures consécutives de repos après 13 heures de conduite ou 15 heures de service avant d'avoir le droit de conduire de nouveau un véhicule commercial. Les huit heures consécutives peuvent être constituées d'une combinaison de période de repos et de période de repos dans la couchette. Le conducteur peut également passer toute la période requise de huit heures de repos consécutives dans la couchette ou partager le temps passé dans la couchette en deux périodes. Il peut y avoir une période de repos réduite une fois par période de sept jours.

Exception relative à une couchette

Si le véhicule est muni d'une couchette, le conducteur peut diviser en deux la période de repos à cet endroit, pourvu que :

- ni l'une ni l'autre des deux périodes ne dure moins de deux heures
- la période de repos totale dans la couchette juste avant et après les heures de conduite soit d'au moins huit heures
- la période de conduite totale avant et après chaque période de repos n'excède pas treize heures.

Période de repos réduite

Le conducteur peut, une fois par période de sept jours, réduire à un minimum de quatre heures la période de repos prescrite de huit heures, pourvu que :

- sa période de service juste avant le début de la période de repos n'excède pas 15 heures
- la différence entre la période prescrite de huit heures et le nombre réduit d'heures de repos prises soit ajoutée à la période de repos de huit heures consécutives suivante.

Note :

- N'a pas droit à une période de repos réduite le conducteur qui ne s'est pas conformé à une période prescrite de conduite ou de service, jusqu'à ce qu'il ait pris une période minimale de huit heures de repos consécutives.

- Un siège d'autobus ne constitue pas une couchette.

- Un conducteur ne peut inscrire à titre de temps de repos dans une couchette le temps passé sur un siège de conducteur ou de passager. Seul compte le temps

passé dans la couchette elle-même. Toute couchette doit être conçue construite et entretenue de manière conforme aux normes appropriées de l'industrie.

- Le temps de repos dans la couchette et le temps de repos peuvent être combinés pour atteindre la période prescrite de huit heures, si celles-ci sont consécutives.

Cycles de conduite

Pour s'attaquer au problème de l'effet cumulatif de la fatigue, le règlement sur les heures de service prévoit divers cycles, avec pour chacun une période maximale d'heures de service qu'il est possible d'accumuler. Au Canada, les cycles autorisés sont l'un ou l'autre des suivants :

- 60 heures de service au cours d'une période de sept jours
- 70 heures de service au cours d'une période de huit jours
- 120 heures de service au cours d'une période de quatorze jours, si le conducteur prend 24 heures consécutives de repos après avoir accumulé 75 heures de conduite.

On calcule les heures d'un cycle en additionnant les heures de service de la journée courante et les heures de service des sept, huit ou quatorze journées précédentes, puis en soustrayant les heures de service du premier jour du cycle. On ne repart jamais à zéro puisque le cycle se déplace toujours, la journée courante étant ajoutée au cycle et le premier jour en étant retranché. Le conducteur peut choisir n'importe quel cycle et passer de l'un à l'autre. Le conducteur ne viole le règlement que s'il a conduit un nombre d'heures supérieur à celui prévu pour les trois cycles en même temps.

Note :

- Les conducteurs n'ont pas à déclarer le cycle auquel ils ont recours. Il leur faut respecter au moins un cycle. Il n'y a aucune procédure particulière à suivre lorsqu'on passe d'un cycle à l'autre.

- On calcule les heures d'un cycle de minuit le premier jour jusqu'à minuit le dernier.

- Les cycles de 14 jours n'existent pas aux États-Unis.

Permission d'augmenter le nombre d'heures de conduite et le nombre d'heures de service

Le directeur des Services chargés de la réglementation et de la sécurité des transports, peut par voie de permis autoriser une augmentation du nombre d'heures de conduite ou du nombre d'heures de service, ou des deux, des conducteurs travaillant pour un transporteur routier. Le transporteur qui désire obtenir un tel permis doit élaborer un projet de dossier d'analyse détaillé qu'il soumet au directeur. Le directeur examinera si le projet risque de compromettre la sécurité de qui que ce soit. Si le projet est approuvé, un permis d'une durée maximale d'un an est délivré. La violation des conditions du permis peut, sur préavis de deux jours donné au transporteur routier, entraîner l'annulation du permis.

Permis pour routes d'hiver

On délivre des permis pour routes d'hiver en raison de la faible densité de la circulation sur ces routes, de la pénurie d'aires de repos adéquates dans un lieu sûr, du risque de conditions météorologiques défavorables et du besoin urgent d'approvisionner les

collectivités isolées du Nord. Compte tenu de ces conditions particulières, des permis pour routes d'hiver sont délivrés aux transporteurs commerciaux de manière à accroître le nombre d'heures où un conducteur commercial peut conduire sur les routes d'hiver.

Le permis permet à un conducteur de dépasser la limite des 13 heures de conduite et des 15 heures de service lorsqu'il conduit sur les routes d'hiver et d'atteindre son terminus d'attache ou un lieu sûr pour se reposer dans un délai de quatre heures après avoir quitté le réseau des routes d'hiver.

Le conducteur peut en outre, après un repos de huit heures, dépasser les limites prévues pour les cycles (60 heures en sept jours, 70 heures en huit jours ou 120 heures en 14 jours) lorsqu'il est en transit à destination ou en provenance du réseau des routes d'hiver. Le conducteur doit cependant être en mesure de présenter un document indiquant la destination de livraison sur le réseau des routes d'hiver.

Les conducteurs sont tenus de remplir et produire des fiches. Le nombre d'heures de conduite sur les routes d'hiver devrait être inscrit avec la mention « route d'hiver » dans la rubrique « Observations » de la fiche journalière. Le permis n'a aucune portée extraprovinciale. Le conducteur doit disposer d'assez d'heures de repos, après s'être acquitté de son travail sur les routes d'hiver, pour respecter le règlement sur les heures de service avant de conduire de nouveau un véhicule commercial sur la route.

Fiches

Renseignements requis

Le transporteur routier doit veiller à ce que les conducteurs remplissent une fiche journalière de façon précise et exacte. Il pourrait être indiqué pour un transporteur routier de mettre en place un système quelconque de vérification interne pour s'assurer que les conducteurs remplissent les fiches correctement.

Les renseignements suivants doivent figurer sur la fiche journalière :

a) la grille prescrite dûment remplie
b) la date
c) le nom du conducteur écrit lisiblement en caractères d'imprimerie
d) le relevé de l'odomètre
e) le numéro du camion, du tracteur ou de l'autobus ou de leur plaque d'immatriculation
f) le numéro de la ou des remorques ou de leur plaque d'immatriculation
g) le nom du ou des transporteurs routiers pour lesquels le conducteur travaille
h) la signature du conducteur
i) le nom du co-conducteur écrit lisiblement en caractères d'imprimerie
j) l'heure à laquelle débute le service du conducteur dans la période de 24 heures, s'il ne s'agit pas de minuit
k) l'adresse de l'établissement principal du transporteur pour lequel le conducteur travaille pendant la journée de travail
l) la distance totale parcourue
m) le nombre d'heures total de la durée de chaque activité

Le conducteur doit remplir la grille comme suit :

a) pour chaque période de 24 heures, il trace une ligne continue entre les repères de temps appropriés afin d'indiquer :
    i) ses heures de repos

ii) le temps qu'il a passé dans une couchette
iii) ses heures de conduite
iv) ses heures de service autres que de conduite

b) il indique le nom de la ville, du village ou de l'endroit sur la route ainsi que de la province ou de l'État où se produit chaque changement d'activité
c) il met la grille à jour après chaque changement d'activité
d) il peut additionner tous les arrêts faits dans une ville, un village ou sur la route et il en inscrit la somme
e) à la fin de chaque journée, il inscrit le nombre d'heures total consacré à chaque activité dans l'espace réservé à cette fin du côté droit de la grille, sous l'intitulé « Total des heures ».

Note :

- Les conducteurs doivent préparer et remplir les fiches en fonction du fuseau horaire de leur terminus d'attache.

- Si une activité dure moins de huit minutes, on la signale en traçant une ligne le long de la rubrique « Observations » et en indiquant le lieu de l'activité tout en donnant des précisions à son égard. Si une activité dure entre 8 et 15 minutes, le conducteur l'inscrit comme si elle avait duré 15 minutes.

- Les conducteurs faisant plusieurs arrêts dans une ville, un village ou un endroit peuvent réunir sur de mêmes lignes de la fiche les diverses heures de service et heures de conduite. Les heures de conduite entre les divers arrêts devraient être inscrites sur la fiche en regard du dernier arrêt du conducteur.

- Tout véhicule automobile doit être muni d'un compteur kilométrique en bon état de fonctionnement. Un relevé tiré d'un compteur monté sur moyeu plutôt que d'un odomètre peut être fourni.

- Le point de départ ainsi que le point d'arrêt d'une fiche journalière est minuit (24 h 00).

- Le conducteur doit signer la fiche, attestant ainsi que les renseignements inscrits sont précis et exacts.

- Pour chaque changement d'activité, le conducteur doit mentionner le village ou la ville ainsi que la province ou l'État en cause. On peut utiliser une abréviation pour la province ou l'État, mais le nom d'une ville ou d'un village doit être inscrit au long.

Exemption relative aux fiches

Le conducteur est soustrait à l'obligation de remplir des fiches si :
- il ne conduit pas au-delà d'un rayon de 160 km à partir de son terminus d'attache,
- son quart de travail ne dépasse pas 15 heures,
- le transporteur routier tient un registre indiquant le début et la fin des quart de travail du conducteur.

L'exemption ne vise que l'obligation de remplir des fiches journalières; le conducteur n'est pas dispensé der ses autres obligations découlant du règlement sur les heures de service.

Enregistreur de données à bord

Il est permis au conducteur d'utiliser un enregistreur électronique ou mécanique au lieu d'une fiche manuelle, si l'enregistreur fournit tous les renseignements requis. L'appareil doit enregistrer automatiquement lorsqu'il est débranché ou altéré et avertir le conducteur, au moyen d'un signal visuel ou sonore, lorsqu'il fonctionne mal. Le conducteur doit être en mesure de remplir des formules de fiches manuelles dans les cas où l'enregistreur fonctionne mal. Le conducteur doit être en mesure, à la demande d'un agent de la paix, de remplir un registre manuel en se fondant sur les renseignements stockés dans l'enregistreur à l'égard de la période du cycle déclaré.

Pour se conformer à leurs obligations en matière de conservation de documents, les transporteurs peuvent choisir de conserver les renseignements figurant dans les fiches des conducteurs sous forme de données téléchargées pendant une période minimale de six mois.

Possession de fiches et de documents justificatifs

Les conducteurs tenus de remplir des fiches doivent avoir en leur possession, à tout le moins, une fiche à l'égard de la journée courante et des sept journées précédentes. Le conducteur qui déclare conduire selon le cycle de huit ou de quatorze jours doit avoir en sa possession une fiche pour la journée courante et les autres journées du cycle déclaré.

Les conducteurs qui ont été en congé pendant plusieurs jours peuvent, lorsqu'ils retournent au travail, inscrire sur un seul registre les divers jours de congé consécutifs.

Le conducteur doit, lorsqu'un agent de la paix le lui demande, produire sans délai ses fiches et les documents justificatifs pour ses voyages. Ces documents devraient comprendre les rapports relatifs aux voyages, les connaissements et autres documents d'expédition, ainsi que les reçus concernant notamment l'achat de carburant et les frais de logement.

Il se peut qu'un conducteur dispensé de remplir des fiches doive à l'occasion conduire au delà d'un rayon de 160 km. Il devra remplir une fiche dans de tels cas et être en mesure de faire état, à la demande d'un agent de la paix, des heures pendant lesquelles il a travaillé au cours des sept journées précédentes. Le conducteur pourra dans ces circonstances préparer une fiche où est indiqué le nombre d'heures de service pour chacune des sept journées précédentes. En voici un exemple :

10 juin, 8 heures de travail à la ville
11 juin, 12 heures de travail à la ville
12 juin, 12 heures de travail à la ville
13 juin, en congé
14 juin, en congé
15 juin, 8 heures de travail à la ville
16 juin, 8 heures de travail à la ville

Tenue de registres

Le conducteur doit remettre la fiche remplie dans les 20 jours au transporteur. Le conducteur qui travaille pour plus d'un transporteur routier doit remettre à chacun un double de toutes les fiches. Cela permettra à chacun des transporteurs de vérifier les heures de service du conducteur à des fins de répartition.

Responsabilités du transporteur

Diligence raisonnable

Le règlement sur les heures de service impute comme responsabilité au transporteur routier de s'assurer que se conforment à ses dispositions tous les conducteurs de l'entreprise et tous les propriétaires/conducteurs qu'il engage à contrat. Des accusations pourraient être portées contre le transporteur qui ne peut démontrer avoir fait preuve de diligence raisonnable pour s'assurer que les conducteurs se conforment au règlement. Les diverses possibilités qui s'offrent au ministère pour faire appliquer le règlement sont énoncées à la rubrique *Application de la loi et peines.*

La diligence raisonnable ne consiste pas uniquement à bien agir. Le transporteur doit mettre en place les systèmes, politiques et pratiques qui lui permettent de déceler et de régler les problèmes d'inobservation. De tels problèmes existeront toujours, mais le transporteur doit persister à faire ce qu'on peut raisonnablement attendre de lui. Il est essentiel de consigner par écrit les mesures correctives prises pour démontrer qu'on a fait preuve de diligence raisonnable.

Mesures proactives

La prise de mesures proactives par les transporteurs est un élément clé du programme de gestion en matière d'heures de service. Pour assurer l'observation du règlement, le transporteur devrait élaborer des politiques et procédures écrites et les mettre en œuvre. Tout en pouvant ainsi démontrer qu'il fait preuve de diligence raisonnable, le transporteur est en mesure de prendre des mesures correctives en appliquant un processus disciplinaire préétabli. Le conducteur, tout en étant tenu de respecter les dispositions réglementaires existantes, conserve le droit de refuser du travail qui le placerait en situation d'inobservation.

Les politiques internes du transporteur doivent traiter spécifiquement de ce droit permettant d'éviter toute coercition.

Donner une formation valable au personnel d'exploitation qui s'occupe de supervision et de répartition est un élément de tout programme de gestion de la sécurité. Le personnel doit connaître et comprendre les dispositions réglementaires et être au fait des politiques, des procédures ainsi que des options disponibles. Il est essentiel d'offrir une formation aux nouveaux conducteurs et du recyclage au personnel existant qui persiste à enfreindre le règlement, pour qu'il y ait un niveau élevé d'observation et un minimum d'interventions de la part des organismes d'exécution.

Le transporteur doit s'assurer qu'un voyage est confié à un conducteur uniquement si suffisamment d'heures de service sont encore disponibles pour qu'il puisse être complété. Il est donc essentiel que soit mis en place un système de suivi des heures de service des conducteurs. Un tel système requiert que le conducteur téléphone chaque jour au répartiteur de l'entreprise pour l'informer du nombre d'heures accumulées le jour précédent et que le répartiteur note ces heures sur un registre. Le répartiteur sera en mesure, à partir des renseignements fournis par le conducteur, de calculer le nombre d'heures encore disponibles pour ce dernier à l'égard du cycle déclaré.

Mesures répressives

Le transporteur doit disposer des outils nécessaires pour adopter des mesures répressives. L'application d'un programme d'auto-vérification, l'examen en temps opportun des dossiers des conducteurs, la divulgation par le conducteur des renseignements requis et le profil du transporteur aideront à cerner les comportements inappropriés. Parmi les mesures correctives, il pourrait y avoir du recyclage ou la prise de mesures disciplinaires, comme il a été mentionné lorsqu'on a traité du processus disciplinaire du conducteur. On ne fait pas preuve de diligence raisonnable si on omet de prendre des mesures correctives, et cela contribue à perpétuer le cycle de l'inobservation.

Auto-vérification

Le programme de sécurité d'un transporteur doit comporter un programme d'auto-vérification. Celui-ci permet au transporteur d'établir facilement les domaines d'inobservation. La vérification devrait nécessiter l'examen des fiches des conducteurs, des documents justificatifs comme les reçus d'achat de carburant et de frais de logement ainsi que de tous les autres documents pertinents. Il importe que toute conclusion soit étayée de documents, de manière à pouvoir justifier la prise de toute mesure corrective ou disciplinaire. L'ampleur de l'auto-vérification variera en fonction de la taille de l'entreprise. Une petite entreprise de transport pourra choisir de vérifier toutes les fiches de conducteurs, tandis qu'une grande entreprise pourra ne vérifier les fiches que d'une partie des conducteurs et pour une période donnée.

On devrait vérifier les fiches des conducteurs de manière à s'assurer :

- qu'il y ait une fiche pour chaque journée
- que tous les renseignements requis soient inscrits dans les fiches
- que les conducteurs se conforment au règlement (règle des 13 et des 15 heures et restrictions relatives aux cycles)
- que les renseignements inscrits dans les fiches soient précis et exacts, en les comparant avec des pièces justificatives telles que les dossiers du répartiteur. Les reçus d'achat de carburant, la feuille de paye et les connaissements
- que les renseignements inscrits dans les fiches soient précis et exacts, en comparant la distance parcourue et les heures inscrites
- que les heures de service inscrites par le conducteur soient compatibles avec les heures déclarées par le conducteur ou figurant à la fiche de paye.

Mesures correctives

On peut notamment prendre comme mesures correctives l'évaluation et la réévaluation, le recyclage ou l'imposition de mesures disciplinaires pouvant aller jusqu'au renvoi. Les mesures correctives doivent s'inscrire dans le cadre du programme de sécurité du transporteur et être conformes aux lois fédérales et provinciales applicables. Les employés doivent en connaître l'existence en tant qu'élément du programme de sécurité. Un transporteur pourrait veiller à ce que les nouveaux employés reconnaissent avoir été informés de sa politique en matière de discipline au moment de leur embauche, en plus d'afficher un exemplaire de la politique bien à la vue de tous les employés.

Le processus disciplinaire devrait être de nature progressive. On peut commencer par un avertissement verbal pour aller jusqu'à un avertissement écrit, une suspension et, enfin,

le renvoi. Le transporteur devrait également faire savoir quelles violations entraîneront le renvoi immédiat.

Conservation de dossiers

Le transporteur est tenu de conserver pendant six mois les fiches des conducteurs ainsi que les documents justificatifs. Le transporteur doit conserver les dossiers d'une façon propre et ordonnée à son établissement principal au Manitoba. Le transporteur doit, à la demande d'un agent de la paix, produire ces dossiers pendant les heures normales d'ouverture. L'agent de la paix n'a pas à donner de préavis au transporteur relativement à ces demandes d'inspection. Il incombe au transporteur de consigner les heures de service quotidiennes du conducteur qui est dispensé de remplir des fiches.

Application de la loi et peines

Conducteurs

Les conducteurs qu contreviennent au règlement sur les heures de service peuvent faire l'objet d'accusations portées devant la Cour provinciale.

Les conducteurs qui ne peuvent produire sur la route de fiches pour la journée courante et les sept journées précédentes peuvent faire l'objet d'une suspension de huit heures. Les conducteurs qui dépassent les heures de service permises peuvent se voir suspendre temporairement leur permis sur la route, pendant le temps nécessaire pour que le règlement soit de nouveau observé.

Transporteurs routiers

Les infractions au règlement sur les heures de service qui entraînent des condamnations entacheront le profil du conducteur concerné. L'accumulation de telles condamnations, isolément ou en conjonction avec des condamnations relatives à tout autre type d'infraction visée au *Code de la route*, peut entraîner la désignation du transporteur dans le profil comme un candidat à la vérification des installations.

CONSERVATION DES DOSSIERS RELATIFS AU BON ÉTAT MÉCANIQUE

Obligations en matière de conservation de dossiers

1.	Dossiers d'entretien courant	2 ans
2.	Dossiers de réparations aux véhicules	2 ans
3.	Dossiers d'inspection gouvernementale des véhicules commerciaux	2 ans
4.	Dossiers de rappels du fabricant et d'actions	2 ans
5.	Rapports d'inspection avant départ et après arrivée	3 mois

Obligations du transporteur

Le transporteur doit veiller à ce que tous les véhicules de transport public ou utilitaires ayant un poids nominal brut d'au moins 4 500 kg soient inspectés en conformité avec le règlement et soient conservés en état de fonctionnement sûr. Aucun propriétaire ou conducteur ne doit conduire un véhicule sur une voie publique si cette condition n'est pas respectée.

Programme d'entretien préventif

Le conducteur doit élaborer et mettre en œuvre un programme d'entretien préventif (un programme de sécurité) pour assurer l'observation des dispositions réglementaires régissant la conduite sûre des véhicules sur la route, et faire en sorte que ne soit utilisé aucun véhicule en condition dangereuse.

Avant départ

La première étape de tout programme d'entretien préventif consiste en l'inspection avant départ par le conducteur ou toute autre personne désignée par l'entreprise pour effectuer cette tâche. Le *Règlement sur l'inspection des véhicules et des remorques utilitaires* (Règlement 112/96 du Manitoba) prévoit l'obligation de procéder à cette inspection.

Le rapport d'inspection doit être consigné par écrit et préciser le numéro d'immatriculation ou d'unité du camion ou de la remorque visé par l'inspection, la date de l'inspection, les défectuosités décelées et le nom et la signature de la personne qui a procédé à l'inspection.

Le transporteur ou son représentant doit veiller à ce que les réparations requises soient effectuées avant que le véhicule soit utilisé pour un voyage.

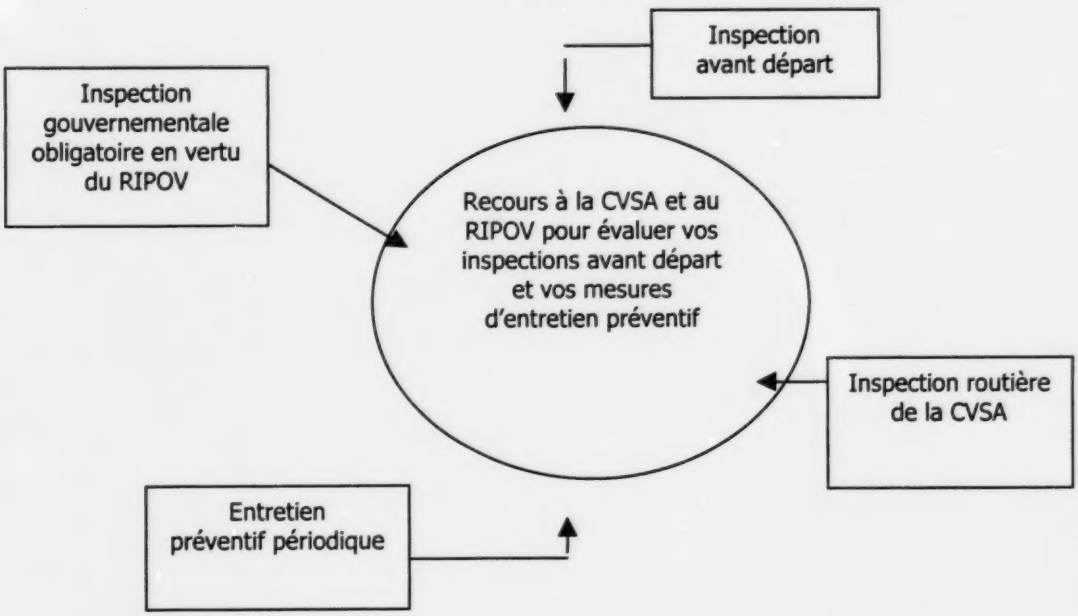
Exemptions : Un rapport d'inspection écrit n'est pas requis pour un véhicule qui circule uniquement dans un rayon de 160 km de l'établissement commercial du transporteur, ou pour un véhicule utilitaire, autre qu'un autobus scolaire, qui est le seul à être exploité par le transporteur et dont l'unique conducteur est soit le transporteur, soit un particulier qui a un intérêt majoritaire dans la personne morale qui est le conducteur.

Entretien préventif

La seconde étape consiste à concevoir un programme en vue de l'entretien périodique des véhicules. On doit établir des critères à cet égard, reliés notamment aux changements d'huile et de filtres, aux lubrifications et aux inspections intermédiaires d'éléments clés comme les freins et les durits. Le transporteur pourrait prendre en compte le calendrier d'entretien recommandé par les fabricants lorsqu'il établit son programme. Il y a également lieu de prévoir des inspections d'importance venant compléter celles requises en vertu du *Règlement sur l'inspection périodique et obligatoire des véhicules (RIPOV).*

Le transporteur doit conserver les documents attestant toutes les mesures d'entretien dont un véhicule a fait l'objet pendant une période de deux ans, et pendant six mois après que le transporteur délaisse son contrôle pour se conformer au *Code canadien de sécurité.* Les documents doivent décrire les mesures d'entretien ou les réparations effectuées ainsi que la date et le kilométrage du véhicule. En plus des documents relatifs aux réparations, le transporteur doit conserver les certificats d'inspection de la CVSA et des doubles des certificats d'inspection visés au RIPOV, des rapports d'inspection avant départ et des avis de rappel des fabricants. Le transporteur devrait conserver un dossier distinct pour chaque véhicule.

INSPECTION AVANT DÉPART - Organigramme fonctionnel



Règlement sur l'inspection périodique et obligatoire des véhicules (RIPOV)

L'inspection périodique et obligatoire des véhicules est une obligation prévue par le RIPOV. Ce règlement requiert notamment l'inspection des autobus, des camions, des véhicules tracteurs, des remorques, des semi-remorques et des diabolos remorqués. On ne peut procéder à une inspection que dans un atelier à l'égard duquel un permis a été délivré en vertu du *Règlement sur les opérateurs de stations d'inspection et les mécaniciens qualifiés*.

Le Règlement 76/94 s'applique aux camions, véhicules tracteurs, remorques, semi-remorques et diabolos remorqués ayant un poids nominal brut d'au moins 4 500 kilogrammes et aux autobus conçus pour le transport d'au moins 11 personnes, y compris le conducteur.

Les camions ayant un poids nominal brut se situant entre 4 500 et 21 953 kilogrammes doivent être inspectés chaque année.

Les camions ayant un poids nominal brut d'au moins 21 953 kilogrammes doivent être inspectés tous les six mois.

S'il juge, après inspection, qu'un véhicule est conforme aux normes, le mécanicien qualifié remplit et délivre un certificat et appose l'autocollant d'inspection prévu par le RIPOV sur le véhicule pour lequel il a été délivré.

Aucun véhicule ne peut être conduit sur une route s'il n'est muni d'un autocollant d'inspection valide.

Exemptions : Sont exemptés les remorques modifiées afin de servir de logement mobile, les véhicules neufs en transit d'une installation du fabricant aux locaux d'un distributeur ou d'un commerçant en gros, les autobus utilisés à des fins personnelles, les véhicules dont l'utilisation n'est permise que sur des routes situées dans des localités éloignées ou reliant à des localités éloignées et les véhicules immatriculés à titre de véhicules anciens.

Inspections de la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA)

Les inspections de la CVSA sont des inspections de véhicules faites sur la route ou dans les locaux du transporteur par des personnes qui ont été accréditées à titre d'inspecteurs en vertu du programme de la CVSA. Les inspecteurs peuvent provenir de divers organismes tels que la Gendarmerie royale du Canada, le Service de police de Winnipeg, le Service de la réglementation et de l'application de la législation et les Services chargés de la réglementation et de la sécurité des transports. On utilise pour les inspections les critères élaborés par la Commercial Vehicle Safety Alliance. Les inspections sont effectuées au hasard sur la route ou, dans certaines circonstances et par suite d'arrangements pris avec un transporteur, dans ses locaux avant que ne débute une vérification. Des arrangements peuvent également être pris à l'avance avec un transporteur pour une inspection lorsqu'une plainte a été reçue relativement à l'état d'un ou de plusieurs de ses véhicules.

Les transporteurs sont encouragés à avoir une approche proactive à l'égard de l'entretien des véhicules. Le ministère offre de procéder à des inspections exhaustives de niveau cinq de la CVSA visant le parc de véhicules de tout transporteur, dans les locaux de celui-ci, aux fins d'évaluer l'efficacité du programme

d'entretien mis en place. Le ministère ne portera aucune accusation contre le transporteur ou tout conducteur si des défectuosités ou des défauts de fonctionnement étaient décelés au cours de telles inspections. Les résultats des inspections seraient toutefois consignés par le système des profils des transporteurs. Le transporteur peut bénéficier ainsi d'inspections gratuites ne requérant pas de temps d'arrêt. L'inspection de niveau 1 est une inspection exhaustive qui vise aussi le conducteur. Autre avantage pour le transporteur, les inspections lui permettent de disposer de plus de renseignements pour évaluer l'efficacité de son programme d'entretien.

Niveaux d'inspection

Niveau 1	-	inspection exhaustive du véhicule avec le conducteur.
Niveau 2	-	ronde d'inspection visant le conducteur et le véhicule.
Niveau 3	-	inspection ne visant que le conducteur.
Niveau 4	-	inspection spéciale d'un ou plusieurs éléments.
Niveau 5	-	inspection exhaustive du véhicule sans le conducteur.

Les inspections pourraient permettre au transporteur d'obtenir un certificat. Le véhicule qui subit avec succès une inspection de niveau 1 et 5 recevrait un autocollant de la CVSA. Celui-ci est valide pour trois mois et soustrait le véhicule à de nouvelles inspections du même type pendant sa période de validité, à moins qu'il n'y ait une défectuosité manifeste.

L'inspection pourrait révéler par ailleurs la non-conformité aux normes, sous forme de diverses défectuosités. Le conducteur recevrait un double de la formule d'inspection, et des directives prévoyant que le véhicule doit être réparé avant d'être envoyé pour un nouveau voyage. Un double de la formule d'inspection doit être signé par le réparateur (mécanicien) et transmis au bureau approprié dans les 15 jours suivant l'inspection.

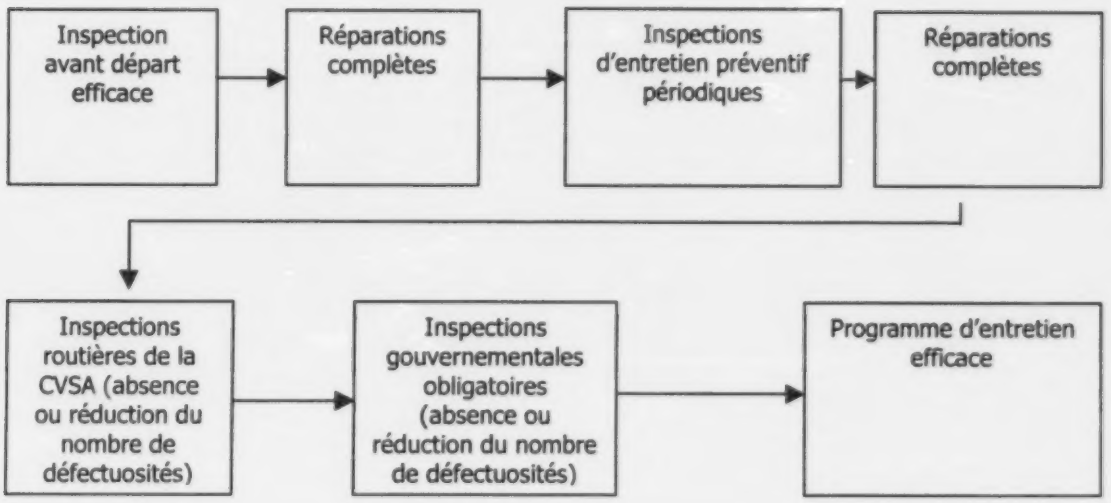
Enfin, le véhicule pourrait faire l'objet d'une suspension par suite de l'inspection. Il faudrait alors cesser immédiatement d'utiliser le véhicule, et ce, jusqu'à ce que les défectuosités aient été réparées. Si les réparations peuvent être effectuées dans les locaux du transporteur, le véhicule ferait l'objet d'une nouvelle inspection; si les résultats en sont satisfaisants, le véhicule pourrait de nouveau être utilisé. Si les réparations sont d'envergure telle qu'elles ne peuvent être effectuées sur place, le véhicule ne peut être transporté vers l'atelier de réparation le plus proche que par une dépanneuse ou qu'en présence de l'inspecteur. Le transporteur ne peut utiliser le véhicule pour un autre voyage avant que toutes les réparations requises aient été effectuées. Le double de la formule d'inspection signée par le mécanicien doit être transmis au bureau approprié dans les 15 jours suivant l'inspection.

Évaluation du programme d'entretien préventif des transporteurs

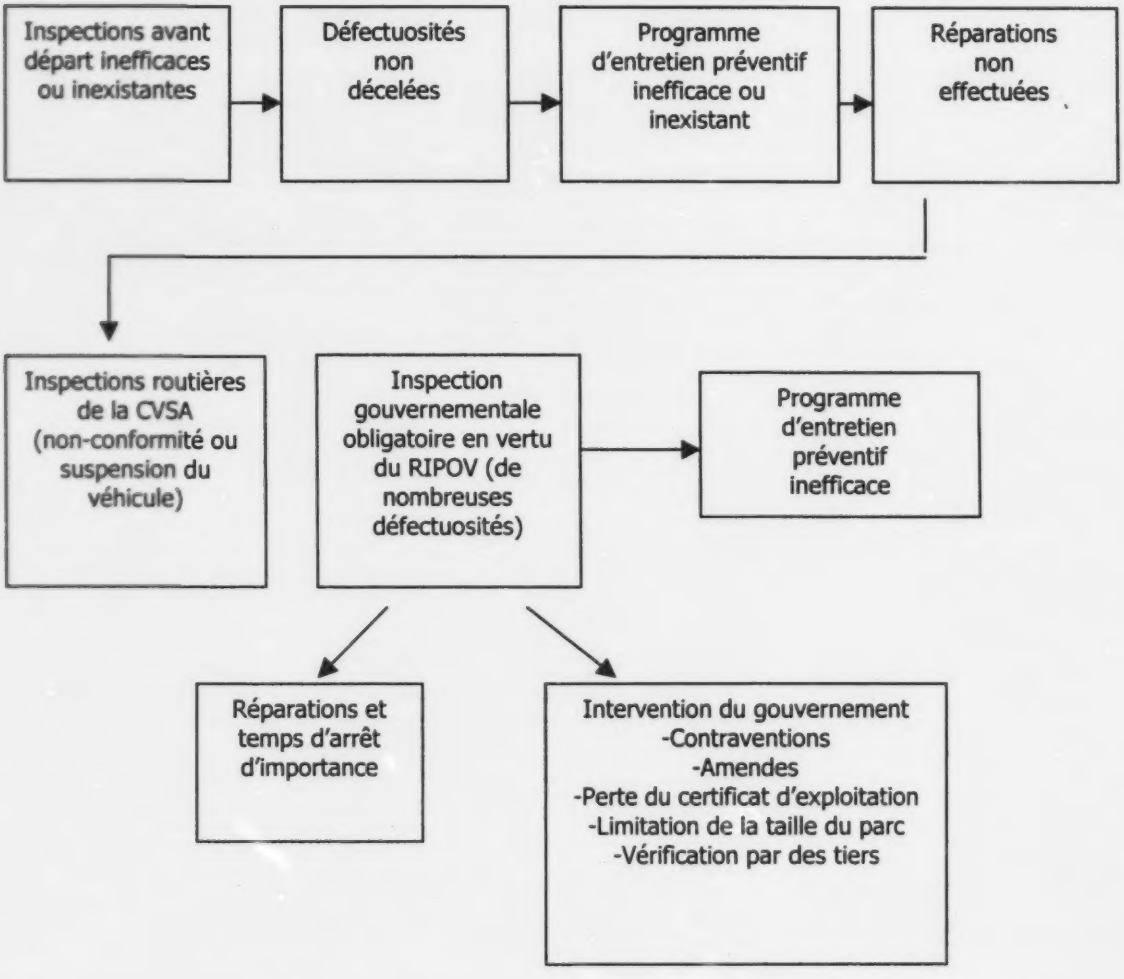
Il est nécessaire, pour tout programme d'entretien, de vérifier s'il fait en sorte que le parc de véhicules du transporteur demeure en bon état de sécurité. Le nombre de défectuosités révélées par les inspections routières et les inspections effectuées en vertu du RIPOV permettent au transporteur de vérifier l'efficacité des inspections avant départ. Si les inspections routières et les inspections en vertu du RIPOV font ressortir une importante réduction du nombre des défectuosités, cela laisserait croire que les inspections avant départ du transporteur donnent de bons résultats. Par contre, l'augmentation du nombre de défectuosités ou sa non-diminution laisserait croire que les inspections avant départ sont insatisfaisantes et qu'il est nécessaire de recycler les conducteurs.

En plus de recourir aux inspections de la CVSA et celles effectuées en vertu du RIPOV en tant qu'outils d'évaluation, le transporteur peut demander aux Services chargés de la réglementation et de la sécurité des transports de lui transmettre un exemplaire de son profil. Ce transport permet au transporteur d'être au fait de toutes les contraventions et toutes les inspections de la CVSA dont il a fait l'objet et de tous les accidents que sa flotte a subis. Aucuns frais ne sont imputés au transporteur pour ce rapport. Des inspections d'entretien préventif efficaces effectuées par le transporteur ont également pour effet positif de réduire le nombre de défectuosités détectées lors des inspections routières et obligatoires, et par le fait même le nombre de constats de non-conformité et de suspensions. Le plus grand avantage tiré habituellement par le transporteur consiste en une réduction des temps d'arrêt et des dépenses. Il en coûte toujours moins cher d'effectuer des réparations dans les installations du transporteur plutôt que sur la route.

Exemple de programme d'entretien efficace - Organigramme fonctionnel



Exemple de programme d'entretien inefficace - Organigramme fonctionnel



Service de la réglementation et de l'application de la législation

Objectifs

Cette direction vise à améliorer la sécurité publique, à promouvoir l'économie, à appuyer le développement durable et à préserver les investissements du Manitoba dans l'infrastructure routière au moyen de l'élaboration, de l'administration et de la communication de programmes, de services et de règlements qui facilitent la sécurité et l'efficience de la circulation des véhicules commerciaux, de même qu'à favoriser l'application uniforme des normes reconnues aux échelles provinciale, fédérale et internationale.

Attributions

Service des permis

Ce service assure la sécurité du déplacement des véhicules de dimensions excessives ainsi que des charges excessives conformément aux dispositions des permis afin de réduire au minimum la contrainte exercée sur l'infrastructure routière. En outre, la section délivre des certificats de voyage unique aux transporteurs d'autres territoires qui ne détiennent pas de permis pour le Manitoba. Pour plus de renseignements, il convient de s'adresser à l'un des bureaux des permis et des dimensions et poids excessifs indiqués dans la partie Ressources, à la fin du présent document.

Service chargé de l'application de la législation

Les initiatives précises en matière de sécurité portent notamment sur les poids et les dimensions, la sécurité de la mécanique et de l'équipement, les permis de conduire et l'immatriculation des véhicules, les heures de service des conducteurs, la sécurité des chargements, la formation des conducteurs et le transport des marchandises dangereuses. Leur mise en œuvre relève des vérificateurs de la conformité en service aux postes de pesée provinciaux et des unités de patrouille routière déployées partout au Manitoba. Pour plus de renseignements, il convient de s'adresser à l'un des bureaux du Service de la réglementation et de l'application de la législation indiqués dans la partie Ressources, à la fin du présent document.

ÉTATS-UNIS (RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX)

Heures de service

Aux États-Unis, les conducteurs doivent respecter le règlement intitulé *Hours of Service Regulation* (partie 395), tel qu'il est décrit dans le règlement intitulé *Federal Motor Carrier Safety Regulations.*

CARNETS DE ROUTE

La présentation du carnet de route aux États-Unis correspond à la présentation adoptée au Canada. Les distances peuvent être inscrites en kilomètres lorsqu'elles sont ainsi identifiées.

LIMITATION DE LA CONDUITE

Aux États-Unis, un conducteur peut conduire pendant au plus 10 heures après huit heures de repos, tandis que, au Canada, il peut conduire au plus 13 heures après huit heures de repos. Les deux formules permettent un maximum de 16 heures de conduite au cours d'une période de 24 heures. Aux États-Unis et au Canada, les règlements imposent la même limite de 15 heures de service et la même période de repos, mais l'exception canadienne qui permet une période de repos réduite une fois par période de sept jours n'est pas accordée aux États-Unis.

Comme au Canada, les heures de conduite accumulées aux États-Unis sont limitées à 60 heures de service au cours d'une période de sept jours consécutifs ou à 70 heures de service au cours d'une période de huit jours consécutifs. Les États-Unis ne reconnaissent pas la période de 120 heures au cours du cycle de 14 jours que prévoit le Canada. Les conducteurs qui entrent aux États-Unis et s'y déplacent doivent compter des heures de service ou de conduite disponibles au cours du cycle de sept ou de huit jours. Les conducteurs peuvent passer d'un cycle à l'autre à leur discrétion.

Tests de dépistage des drogues

Depuis le 1er juillet 1997, les conducteurs utilisant des véhicules commerciaux pour le compte de transporteurs établis au Canada qui exercent des activités aux États-Unis sont assujettis à la réglementation américaine du dépistage de la consommation de drogues et d'alcool. Celle-ci fait l'objet de la partie 382, intitulée *Controlled Substances and Alcohol Use and Testing*, du règlement intitulé *Federal Motor Carrier Safety Regulations*. Étant donné la complexité de ce règlement, il est recommandé aux transporteurs qui exercent des activités aux États-Unis de s'en procurer une copie auprès de leur association provinciale de camionnage. Un bref aperçu du règlement figure ci-dessous.

Il est interdit à tout conducteur qui a consommé une substance contrôlée, de même qu'il est interdit à tout transporteur de permettre à un tel conducteur, d'accomplir des fonctions critiques pour la sécurité, notamment la conduite d'un véhicule utilitaire.

Tout transporteur doit respecter ce qui suit :

- Établir en milieu de travail une politique qui est communiquée à ses conducteurs. Cette politique devrait définir clairement des normes de rendement équitables, les conséquences d'une infraction, les détails d'un programme d'aide aux employés et les cas possibles de cessation d'emploi.
- Offrir aux superviseurs de la formation, entre autres sur les symptômes de la toxicomanie, la détermination du problème et les techniques d'intervention.

- Instaurer un programme d'aide aux employés appuyé par des documents imprimés et vidéo.
- Obtenir avant l'embauchage, avec le consentement du candidat, les résultats de tests de dépistage pour les deux années précédentes auprès des anciens employeurs.
- Interrompre le service de tout conducteur qui enfreint le règlement.
- Préparer et tenir à jour les dossiers précis qu'exige le règlement.
- Exiger des conducteurs qu'ils se soumettent à des tests précis conformément au règlement.

TESTS DE DÉPISTAGE

Le règlement exige le dépistage de la marijuana, de la cocaïne, des opiacés, des amphétamines et de la phencyclidine. Le dépistage de drogues au moyen d'analyses d'urine relève de laboratoires agréés par le ministère des transports des États-Unis. Un médecin examinateur autorisé confirme les résultats positifs.

Le règlement interdit la consommation d'alcool au cours des quatre heures qui précèdent le début du service, ainsi qu'au cours d'un maximum de huit heures après un accident lorsqu'un alcootest est exigé, de même qu'il interdit la consommation et la possession d'alcool, ou l'affichage d'un taux d'alcoolémie d'au moins 0,02, pendant le service. Les alcootests ne peuvent être administrés qu'immédiatement avant, pendant ou après l'exécution d'une tâche critique pour la sécurité, dont la conduite automobile. Les analyses d'alcool doivent être effectuées par un technicien compétent à l'aide d'un éthylomètre de constat approuvé et se rapporter à une période de service.

Un conducteur est assujetti au dépistage de drogues dans les cas suivants :

- À titre de condition préalable à l'emploi.
- En cas de soupçon raisonnable fondé sur des observations précises ayant trait à l'apparence, au comportement, à l'élocution ou aux odeurs corporelles du conducteur.
- Après un accident (en cas de décès, en cas de blessures nécessitant un traitement médical ailleurs qu'au lieu de l'accident, ou lorsqu'un des véhicules impliqués est remorqué et que le conducteur commercial reçoit une contravention pour infraction aux règlements de la circulation). Si le transporteur ne peut pas administrer l'alcootest au cours des deux heures qui suivent l'accident, il doit dresser un rapport écrit indiquant la raison pour laquelle le test de dépistage n'a pas été administré. Si le test n'est pas effectué dans un délai de huit heures, le transporteur cesse d'essayer d'y procéder et dresse un rapport écrit indiquant la raison pour laquelle le test de dépistage n'a pas été administré.
- Dans le cadre de tests aléatoires effectués par un transporteur. Ceux-ci peuvent correspondre à un échantillonnage de 25 % des conducteurs soumis à des alcootests et de 50 % à des tests de dépistage de drogues. Les tests aléatoires de dépistage de drogues devraient être entrepris lorsque le conducteur se présente au travail ou pendant son service.
- Au retour au travail après un retrait pour conduite prohibée.
- Au hasard, pendant au moins l'année qui suit le retour au travail, après une évaluation faite par un expert en toxicomanie ayant déterminé le besoin de résoudre un problème d'abus d'alcool ou de drogues. Un expert en toxicomanie s'entend d'un médecin, d'un psychologue, d'un travailleur social ou d'un conseiller en toxicomanie.

Tenue des dossiers

Les dossiers doivent être accessibles à l'établissement principal du transporteur ou être mis à la disposition de l'agent d'un organisme de réglementation compétent à l'égard du transporteur ou de ses conducteurs dans les deux jours ouvrables suivant sa demande à cette fin. Les dossiers sont transmis à un employeur subséquent sur réception d'une demande écrite de la part d'un conducteur à cette fin.

Conservation des dossiers

Alcootests révélant un taux d'alcoolémie inférieur à 0,02	1 an
Relevés de résultats négatifs et annulés de tests de dépistage de substances contrôlées	1 an
Dossiers relatifs au processus de collecte et à la formation ayant trait à l'alcool et aux substances contrôlées	2 ans
Résultats d'alcootests révélant un taux d'au moins 0,02	5 ans
Résultats positifs de tests de dépistage de substances contrôlées	5 ans
Évaluation et références du conducteur	5 ans
Documentation des refus de soumission à un test	5 ans
Documentation de l'étalonnage	5 ans
Copie du sommaire de chaque année civile	5 ans

Peines

En cas d'inobservation, les transporteurs sont passibles d'une amende de 500 $ US à 10 000 $ US par infraction.

Réciprocité en matière médicale

Le conducteur canadien titulaire d'un permis de conduire commercial canadien valide n'est plus tenu de détenir le certificat d'un médecin examinateur du ministère des transports des États-Unis. L'aptitude physique et mentale est visée par le processus d'attribution du permis canadien.

Note : Contrairement au Canada, les États-Unis interdisent aux conducteurs qui requièrent des injections d'insuline ou qui ont l'usage limité d'un œil de conduire des véhicules commerciaux.

ANNEXE A – GLOSSAIRE

Accident à déclaration obligatoire	Tout accident qui occasionne des dommages supérieurs à 1 000 $, des blessures corporelles ou un décès.
Autobus	Au sens du *Règlement sur l'inspection périodique et obligatoire des véhicules*, véhicule automobile conçu pour le transport d'au moins 11 personnes, y compris le conducteur. La présente définition exclut les véhicules automobiles d'un service de transport en commun qui appartiennent à la ville de Winnipeg ou de Brandon ou qui sont exploités pour le compte de l'une ou l'autre de ces villes.
Camion agricole	Au sens du *Code de la route*, camion appartenant à un agriculteur.
Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA)	Entente internationale établissant des normes d'inspection sur route des véhicules utilitaires. Elle vise à retirer de la route les véhicules potentiellement dangereux ou les conducteurs fatigués, ainsi qu'à repérer les transporteurs dont l'exploitation enfreint la législation fédérale ou provinciale.
Condamnation	Infraction où le conducteur ou le transporteur routier est reconnu coupable ou est condamné à une peine volontaire.
Heures de conduite	Au sens du *Règlement sur les heures de service des conducteurs*, période pendant laquelle un conducteur est aux commandes d'un véhicule commercial dont le moteur est en marche.
Heures de service	Au sens du *Règlement sur les heures de service des conducteurs*, temps qui s'écoule entre le moment où un conducteur commence à travailler ou auquel il doit se tenir prêt à travailler à la demande du transporteur et le moment où il cesse de travailler ou est relevé de ses responsabilités par le transporteur. Cette expression s'entend aussi du temps que le conducteur consacre : a) à présenter ou rédiger des rapports au début ou à la fin d'un quart de travail; b) à inspecter, entretenir, réparer, mettre en état ou faire démarrer un véhicule commercial; c) à conduire un véhicule commercial;

d) à se déplacer en tant que l'un des deux conducteurs d'un véhicule commercial, sauf la période pendant laquelle il se repose, en route, à bord d'un véhicule commercial muni d'une couchette;
e) à participer au chargement ou au déchargement d'un véhicule commercial;
f) à inspecter ou vérifier le chargement d'un véhicule commercial;
g) à attendre, à la demande du transporteur routier pour qui il travaille, pendant l'entretien, le chargement ou le déchargement d'un véhicule commercial;
h) à attendre qu'un véhicule commercial ou son chargement soit vérifié à un poste de douane ou de pesée;
i) à se déplacer en tant que passager, à la demande du transporteur routier pour qui il travaille, jusqu'au lieu d'exécution d'une tâche lorsqu'il n'a pas bénéficié d'une période de repos de huit heures consécutives juste avant son départ;
j) à attendre à un point en cours de route à cause d'un accident ou d'un événement imprévu;
k) à accomplir toute autre tâche pour le compte d'un transporteur routier.

Infraction	Manquement à une règle, à une loi ou à un règlement où une condamnation judiciaire peut ou non avoir été imposée.
Intervention	Action d'aviser un transporteur routier de problèmes et de risques possibles pour la sécurité d'après les renseignements disponibles, souvent conjuguée à une offre d'aide pour l'élaboration de solutions.
Intervention de perfectionnement du transporteur selon le CCS	Mesure administrative prise à l'égard d'un transporteur examiné dans le cadre du processus d'évaluation du rendement en vue de lui faire comprendre le besoin d'apporter des correctifs. Elle peut inclure une lettre d'avertissement, une entrevue d'examen du transporteur et la vérification d'installations, mais non des sanctions punitives.
Numéro d'identification de transporteur selon le CCS	Numéro de neuf chiffres unique attribué à un transporteur qui figure sur les formulaires d'immatriculation et d'enregistrement des véhicules commerciaux dont il est responsable; il s'agit d'un point de référence central à l'égard des données sur les accidents, les inspections, les contraventions et les avertissements, entre autres, qu'exige le système des profils de transporteurs (SPT).
Profil de transporteur selon le CCS	Relevé détaillé du rendement du parc d'un transporteur en matière de sécurité au cours d'une période de deux ans. Les données comprennent les résultats des inspections selon la CVSA, les résultats des vérifications d'installations, les condamnations et les accidents avec faute. Il est

	actuellement à la disposition du transporteur soit sur demande, soit dans le cadre d'une intervention de perfectionnement du transporteur.
Programme d'inspection périodique et obligatoire des véhicules (IPOV)	Programme désigné du ministère des Transports et des Services gouvernementaux du Manitoba prévoyant l'inspection périodique des véhicules utilitaires afin d'en assurer la conformité avec les normes législatives minimales d'entretien et de réparation.
Retenue	Infraction conduisant à la mise hors service du conducteur ou du véhicule commercial conformément aux critères de la CVSA.
Sanction	Disposition de la loi prescrivant une peine en cas d'inobservation ou le recours à la force pour contraindre à l'exécution d'obligations légales.
Sanctions applicables au transporteur selon le CCS	Selon la gravité de l'inobservation, sanctions administratives que le Ministre, représenté par le directeur de la sécurité et de la réglementation des transports, peut imposer au transporteur suivant la forme énoncée à l'article 322 du *Code de la route*.
Taille du parc	Nombre de véhicules commerciaux, à l'exclusion des remorques, dont le transporteur routier est responsable.
Taille moyenne du parc	Nombre moyen de véhicules commerciaux, à l'exclusion des remorques, dont le transporteur routier est responsable, immatriculés au Manitoba, à titre de référence, au cours des 24 mois précédents.
Territoire de référence	Territoire d'immatriculation d'un véhicule commercial.
Transporteur	Au sens du *Règlement sur l'inspection des véhicules et des remorques utilitaires*, personne chargée de l'exploitation d'un véhicule utilitaire et de toute remorque y accouplée, y compris leur exploitation en tant que véhicules servant au transport de marchandises ou de passagers, le cas échéant.
Transporteur routier extra-provincial	Transporteur routier ayant franchi une frontière provinciale ou internationale au moins une fois.

Transporteur routier intra-provincial	Transporteur routier établi au Manitoba, qui a exercé et continue d'exercer ses activités exclusivement au Manitoba.
Véhicule commercial	Au sens du *Code de la route*, tout camion qui n'est pas un véhicule de transport public, à l'exception : a) des camions exploités, directement ou par personne interposée, par le gouvernement, par une municipalité, par une commission scolaire ou autre organisme public; b) des camions exploités i. dans toute ville ou tout village, autre que la ville de Winnipeg, où se trouve l'établissement du propriétaire inscrit de ces camions ou dans un rayon de 30 kilomètres de cette ville ou de ce village; ii. dans la ville de Winnipeg ou dans un rayon de 20 kilomètres de la ville, lorsque l'établissement du propriétaire inscrit de ces camions se trouve dans cette ville; c) des camions agricoles; d) des camions employés au transport du gravillon, du sable ou de tout autre matériau destiné à la construction ou à l'entretien d'une route publique; e) des camions que la commission, eu égard aux circonstances, exempte de la réglementation applicable aux véhicules commerciaux et aux véhicules de transport public, pour une année donnée.
Véhicule de transport public	Véhicule automobile ou remorque exploité directement ou indirectement par une personne pour le transport routier à titre onéreux de personnes ou de biens. Sont assimilés à des véhicules de transport public les véhicules articulés. La présente définition exclut les véhicules automobiles destinés au transport des passagers d'une compagnie de chemin de fer électrique ou à vapeur ou d'une compagnie d'autobus, dans les rues d'une ville, les autobus scolaires, les fourgons funèbres, ou les véhicules automobiles exploités commercialement sous le régime de la *Loi sur les taxis* ou d'un arrêté municipal dans les villes et les villages.
Véhicule de transport public	Au sens du *Code de la route*, véhicule automobile ou remorque exploité directement ou indirectement par une personne pour le transport routier à titre onéreux de personnes ou de biens. Sont assimilés à des véhicules de transport public les véhicules articulés. La présente définition exclut les véhicules automobiles destinés au transport des passagers d'une compagnie de chemin de fer électrique ou à vapeur ou d'une compagnie d'autobus, dans les rues d'une ville, les autobus

scolaires, les fourgons funèbres, ou les véhicules automobiles exploités commercialement sous le régime de la *Loi sur les taxis* ou d'un arrêté municipal dans les villes et les villages.

Véhicule utilitaire

Au sens du *Règlement sur l'inspection des véhicules et des remorques utilitaires*, véhicule automobile utilisé comme véhicule de transport public ou véhicule commercial et ayant un PNB d'au moins 4 500 kilogrammes; autobus ayant au moins 11 places assises, y compris celle du conducteur, et utilisé contre gain ou rémunération pour le transport de personnes ou de biens sur une route; autobus scolaire.

ANNEXE B - ATTRIBUTIONS DES MINISTÈRES GOUVERNEMENTAUX

Les attributions des diverses directions gouvernementales sont indiquées ci-après.

Direction de la sécurité et de la réglementation des transports
Division de la réglementation des transports

- Profils de transporteurs
- Vérification des installations
- Cotes de sécurité
- Assurances
- Enquêtes spéciales
- Heures de service (échelons fédéral et provincial)
- Certificats d'aptitude à la sécurité

Direction du Service de la réglementation et de l'application de la législation
Division de la réglementation des transports

- Poids et dimensions
- Inspections sur route selon la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA)
- Permis
- Restrictions routières

Commission du transport routier

- Permis d'exploitation

Normes et inspections des véhicules
Division des permis et immatriculations

- Inspection périodique et obligatoire des véhicules (IPOV)

Dossiers des conducteurs et suspensions
Division des permis et immatriculations

- Extraits des dossiers des conducteurs

Immatriculation des véhicules - Division des permis et immatriculations

- Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules (ECIV)

Transports Canada

- Transports Canada a délégué aux provinces son pouvoir de réglementer le transport routier commercial extra-provincial.
- Négociations et ententes internationales et nationales

ANNEXES C - RESSOURCES

Règlements et application de la Loi – Manitoba

Direction de la sécurité et de la réglementation des transports

Sécurité et réglementation des transports
1550, avenue Dublin
Winnipeg (Manitoba) R3E 0L4
Téléphone : 945-5322
Télécopieur : 948-2078
Internet : www.gov.mb.ca/hwy/tsr.html

Assurance des transporteurs
1550, avenue Dublin
Winnipeg (Manitoba) R3E 0L4
Téléphone : 945-6748
Télécopieur : 948-2078

Chemins de fer courte distance à l'intérieur de la province
1550, avenue Dublin
Winnipeg (Manitoba) R3E 0L4
Téléphone : 945-5322
Télécopieur : 948-2078

Profil des transporteurs
1550, avenue Dublin
Winnipeg (Manitoba) R3E 0L4
Téléphone : 945-6651
Télécopieur : 948-2078

Enquêtes sur la sécurité dans les transports
Bureau de Winnipeg
1550, avenue Dublin
Winnipeg (Manitoba) R3E 0L4
Téléphone : 945-5376
Télécopieur : 948-2078

Bureau de Brandon
340, 9e Rue
Brandon (Manitoba) R7A 6C2
Téléphone : 726-7175
Télécopieur : 726-6603

Services de la réglementation et de l'application de la législation

Services de la réglementation
Bureau de Winnipeg
1550, avenue Dublin
Winnipeg (Manitoba) R3E 0L4
Téléphone : 945-3890
Télécopieur : 948-2078
Internet
:www.gov.mb.ca/hwy/compreg.html

Bureau de Brandon
1525, 1ère Rue Nord
Brandon (Manitoba) R7A 1B5
Téléphone : 726-6825
Télécopieur : 726-6836

Permis pour véhicules dont le poids ou les dimensions excèdent les normes
Bureau de Winnipeg
1550, avenue Dublin
Winnipeg (Manitoba) R3E 0L4
Téléphone : 945-3961
Télécopieur : 945-6499

Bureau de Brandon
1525, 1ère rue Nord
Brandon (Manitoba) R7A 1B5
Téléphone : 726-7006
Télécopieur : 726-6836

Bureau de Portage-la-Prairie
25, rue Tupper Nord
Portage-la-Prairie (Manitoba) R1N 3K1
Téléphone : 239-3489
Télécopieur : 239-3301

Stations de pesée
Point d'intersection de la R.P.G.C. 11 et de la R.P.S. 304 (hiver seulement)
Powerview (Manitoba)
Téléphone : 367-8791

R.P.G.C. 75 près de Noyes (Minnesota) et Pembina (North Dakota)
Emerson (Manitoba)
Téléphone : 373-2779

R.P.G.C. 59, environ 1 km au nord de Winnipeg
Birds Hill (Manitoba)
Téléphone : 668-8023

R.P.G.C. 7, environ 3 km au nord de Winnipeg
Rosser (Manitoba)
Téléphone : 633-2167

R.P.G.C. 6, au sud de Thompson
Thompson (Manitoba)
Téléphone : 677-6481

Route transcanadienne 1, à l'ouest de)
Winnipeg
Headingley (Manitoba
Téléphone : 889-3836

R.P.G.C. 10, environ 8 km au nord de The Pas
The Pas (Manitoba)
Téléphone : 627-8294

Point d'intersection des R.P.G.C. 2 et 10, au sud de Brandon
Log Cabin
Téléphone : 483-2432

Route transcanadienne, à la frontière entre le Manitoba et l'Ontario
West Hawk Lake
Téléphone : 349-2206

Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA)
1550, avenue Dublin
Winnipeg (Manitoba) R3E 0L4
Téléphone : 945-3891
Télécopieur : 948-2078

Permis de conduire et immatriculation des véhicules

Renseignements sur les permis de conduire
Bureau central
1075, avenue Portage
Winnipeg (Manitoba) R3G 0S1
Téléphone : 945-6850
Télécopieur : 945-0652

St. James
3137, avenue Portage
Winnipeg (Manitoba) R3K 0W4
Téléphone : 945-7268
Télécopieur : 948-2051

St. Mary's
1504, chemin St. Mary's
Winnipeg (Manitoba) R2M 3V7
Téléphone : 945-0655
Télécopieur : 948-2054

Renseignements sur les examens et les permis de conduire
Corydon
2020, avenue Corydon
Winnipeg (Manitoba) R3P 0N2
Téléphone : 945-5326
Télécopieur : 948-2053

McPhillips
2188, rue McPhillips
Winnipeg (Manitoba) R2V 3C8
Téléphone : 945-7317
Télécopieur : 948-2050

Nairn
1006, avenue Nairn
Winnipeg (Manitoba) R2L 0Y2
Téléphone : 945-7320
Télécopieur : 948-2052

Bureau de Brandon
340, 9e Rue
Brandon (Manitoba) R7A 6C2
Téléphone : 726-6263
Télécopieur : 726-6503

Bureau de Dauphin
27, 2e Avenue S.-O.
Dauphin (Manitoba) R7N 3E5
Téléphone : 622-2060
Télécopieur : 638-9797

Bureau de Portage-la-Prairie
25, rue Tupper Nord
Portage-la-Prairie (Manitoba) R1N 3K1
Téléphone : 239-3220
Télécopieur : 239-3219

Bureau de Thompson
59, chemin Elizabeth
Thompson (Manitoba) R8N 1X4
Téléphone : 677-6591
Télécopieur : 677-6355

Drogues et alcool
1075, avenue Portage
Winnipeg (Manitoba) R3G 0S1
Téléphone : 945-6864
Télécopieur : 948-2224

Perfectionnement des conducteurs et surveillance
1075, avenue Portage
Winnipeg (Manitoba) R3G 0S1
Téléphone : 945-6860
Télécopieur : 945-5324

Dossiers des conducteurs et suspension du permis de conduire
1075, avenue Portage
Winnipeg (Manitoba) R3G 0S1
Téléphone : 945-6945
Télécopieur : 945-0654

Dossiers médicaux
1075, avenue Portage
Winnipeg (Manitoba) R3G 0S1
Téléphone : 945-7386
Télécopieur : 945-5324

Examens de conduite
1075, avenue Portage
Winnipeg (Manitoba) R3G 0S1
Téléphone : 945-7320
Télécopieur : 945-5620

Rendez-vous pour les épreuves pratiques
1075, avenue Portage
Winnipeg (Manitoba) R3G 0S1
Téléphone : 945-7500
Sans frais : 1-800-782-0777
Télécopieur : 945-5620

Bureaux d'immatriculation des véhicules
Bureau principal
1075, avenue Portage
Winnipeg (Manitoba) R3G 0S1
Téléphone : 945-7378
Télécopieur : 945-8416

Bureau de Brandon
340, 9e Rue
Brandon (Manitoba) R7A 6C2
Téléphone : 726-6263
Télécopieur : 726-6503

Bureau de Dauphin
27, 2e Avenue S.-O.
Dauphin (Manitoba) R7N 3E5
Téléphone : 622-2060
Télécopieur : 638-9797

Bureau de Portage-la-Prairie
25, rue Tupper Nord
Portage-la-Prairie (Manitoba) R1N 3K1
Téléphone : 239-3220
Télécopieur : 239-3219

Bureau de Thompson
59, chemin Elizabeth
Thompson (Manitoba) R8N 1X4
Téléphone : 677-6591
Télécopieur : 677-6355

Bureau de l'immatriculation proportionnelle (International Registration Plan (IRP)
1075, avenue Portage
Winnipeg (Manitoba) R3G 0S1
Téléphone : 945-5435
Sans frais : 1-866-798-1185
Télécopieur : 945-8416

Véhicules commerciaux
1075, avenue Portage
Winnipeg (Manitoba) R3G 0S1
Téléphone : 945-7380
Télécopieur : 945-8416

Normes applicables aux véhicules
Bureau de Winnipeg
1075, avenue Portage
Winnipeg (Manitoba) R3G 0S1
Téléphone : 945-4603
Télécopieur : 948-3380

Bureau de Brandon
340, 9e Rue
Brandon (Manitoba) R7A 6C2
Téléphone : 726-6557
Télécopieur : 726-6603

Bureau de Dauphin
27, 2e Avenue S.-O.
Dauphin (Manitoba) R7N 3E5
Téléphone : 622-2057
Télécopieur : 638-3296

Commission du transport routier
301, rue Weston, bureau 200
Winnipeg (Manitoba) R3E 3H4
Téléphone : 945-8915
Télécopieur : 783-6529

Gendarmerie royale du Canada
Quartier général de la division « D »
1091, avenue Portage
Winnipeg (Manitoba) R3G 0R9
Téléphone : 983-5420

Conservation
Manutention et transport des matières dangereuses
123, rue Main
Winnipeg (Manitoba)
Téléphone : 945-7025
Télécopieur : 948-2420
Urgence (24 heures) : 944-4888

Imprimeur officiel
(Exemplaires des lois et des règlements)
Publications officielles
200, rue Vaughn
Premier étage
Winnipeg (Manitoba) R3C 1T5
Téléphone : 945-3101
Télécopieur : 945-7172

Règlements et application de la Loi – Autres provinces et territoires

Colombie-Britannique

Inspection routière et conformité aux normes
Bureau régional des véhicules automobiles
Téléphone : (604) 4534220
Permis
Renseignements et permis de transport routier
Téléphone : (604) 453-4250

Alberta
Inspection routière et conformité aux normes
Services d'inspection
Téléphone : (403) 340-5213
Permis
Bureau des permis
Téléphone : (403) 342-7138

Saskatchewan
Inspection routière et conformité aux normes
Division des normes en matière de transport
Téléphone : (306) 787-4372
Permis
Direction de services du transport routier
Téléphone : (306) 775-6969

Ontario
Inspection routière et conformité aux normes
Région Nord-Ouest – Thunder Bay
Téléphone : (807) 473-2039
Permis
Enquêtes et sanctions – Transporteurs
Téléphone : (905) 704-2540

Québec
Inspection routière et conformité aux normes
Assistance
Téléphone : (418) 528-3285
Permis
Permis spéciaux
Téléphone : (418) 527-7775

Nouveau-Brunswick
Inspection routière et conformité aux normes
Application des lois
Téléphone : (506) 453-7157
Permis
Ministère du Transport
Voyage
Téléphone : (506) 453-2215
Véhicules de dimensions et de masse excédentaires
Téléphone : (506) 453-2982

Terre-Neuve
Inspection routière et conformité aux normes
Application du code de la route
Téléphone : (709) 729-4718
Permis
Enregistrement des véhicules automobiles
Téléphone : (709) 729-4718

Nouvelle-Écosse
Inspection routière et conformité aux normes
Conformité des véhicules
Téléphone : (902) 424-5536
Permis
Conformité des véhicules
Téléphone : (902) 424-5536

Île-du-Prince-Édouard
Inspection routière et conformité aux normes
Division de la sécurité routière
Téléphone : (902) 368-5231
Permis
Station de pesée de Borden
Téléphone : (902) 437-8534

Yukon
Inspection routière et conformité aux normes
Station de pesée et application de la loi
Téléphone : (867) 667-5729
Permis
Station de pesée et application de la Loi
Téléphone : (867) 667-5729

Territoires du Nord-Ouest
Inspection routière et conformité aux normes
Services aux transporteurs routiers/Patrouille routière
Téléphone : (867) 777-7283
Permis
Station de pesée d'Enterprise
Téléphone : (867) 984-3341

Transports Canada

Région Prairies et du Nord
344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
Téléphone : 983-3152

United States Department of Transport

Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA)
Minnesota Office
Galtier Plaza, Box 75
175, E 5th Street, Suite 500
St Paul, MN 55101-2904
Téléphone : 651-291-6150

North Dakota Office
1471, Interstate Loop
Bismark, ND 58501-0567
Téléphone : 701-250-4346

National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)
400 7th St. SW
Washington, DC 20590
Sans frais : 1-888-327-4236

United States Custom Service
North Dakota
P.O. Box 610
Pembina, ND 58271
Téléphone : (701) 825-6813
Télécopieur : (701) 825-6953

RR #1 Box 117
Dunseith, ND 58329
Téléphone : (701) 263-4460
Télécopieur : (701) 263-4429

Minnesota
HC 2 Box 245
State Highway 313
Warroad, MN 56763-9411
Téléphone : (218) 386-3202
Télécopieur : (218) 386-6284

Organismes fédéraux, provinciaux et municipaux

Centre de services aux entreprises Manitoba/Canada
Bureau de Winnipeg
240, avenue Graham, bureau 250
Winnipeg (Manitoba) R3C 4B3
Téléphone : 984-2272
Sans frais : 1-800-665-2019
TTY : 1-800-457-8466
InfoFax : 1-800-665-9386

Bureau de Brandon
Room 107
340, 9e Rue
Brandon (Manitoba) R7A 6C2
Téléphone : 726-6250
Télécopieur : 726-6403
Internet: www.cbsc.org/manitoba

Agence canadienne des douanes et du revenu
Retenues sur le salaire, Services fiscaux aux particuliers et aux entreprises, services frontaliers des douanes, TPS et taxe d'accise
325, Broadway,
Deuxième étage
Winnipeg (Manitoba) R3C 4T4
Sans frais (en anglais) : 1-800-959-5525
Sans frais (en français) 1-800-959-7775
Télécopieur : 983-2066
Internet: www.ccra-adrc.gc.ca

Développement des ressources humaines Canada

Programme du travail
Bureau de Winnipeg
Deuxième étage
391, avenue York
Winnipeg (Manitoba) R3C 0P4
Téléphone : 983-6375
Sans frais : 1-800-838-2033
Télécopieur : 983-1248

Bureau de Brandon
1039, avenue Princess, bureau 100
Brandon (Manitoba) R7A 4J5
Téléphone : 726-7614
Télécopieur : 726-7744

Affaires intergouvernementales Manitoba

Services de développement des administrations locales
Services consultatifs et services financiers
800, avenue Portage, bureau 508
Winnipeg (Manitoba) R3G 0N4
Téléphone : 945-2572
Télécopieur : 945-1994

Travail Manitoba

Normes d'emploi
Bureau de Winnipeg
401, avenue York, bureau 604
Winnipeg (Manitoba) R3C 0P8
Téléphone : 945-3352
Télécopieur : 948-3046

Bureau de Brandon
340, 9e Rue
Brandon, MB R7A 6C2
Phone: 726-6370
Fax: 726-6749

Santé et sécurité du travail
Bureau de Winnipeg
401, avenue York, bureau 100
Winnipeg (Manitoba) R3C 0P8
Téléphone : 945-3446
Sans frais : 1-800-282-8069
Télécopieur : 945-4556

Bureau de Brandon
340, 9e Rue
Brandon, MB R7A 6C2
Phone: 726-6361
Fax: 726-6749
Internet:
www.gov.mb.ca/labour/safety

Consommation et corporations Manitoba

Office des compagnies
Immeuble Woodsworth
405, Broadway, dixième étage,
Winnipeg (Manitoba) R3C 3L6
Téléphone : 945-2500
Sans frais : 1-888-246-8353
Télécopieur : 945-1459

Finances Manitoba

Impôts et taxes
IFTA
401, avenue York, bureau 101
Winnipeg (Manitoba) R3C 0P8
Téléphone : 945-3194
Sans frais : 1-800-564-9789
Télécopieur : 948-2087

Perception et versement de la taxe de vente
401, avenue York, bureau 101
Winnipeg (Manitoba) R3C 0P8
Téléphone : 945-5603
Sans frais : 1-800-782-0318
Télécopieur : 948-2087

Bureau régional Westman
IFTA, Perception et versement de la taxe de vente
340, 9e Rue
Brandon (Manitoba) R7A 6C2
Téléphone : 726-6153
Sans frais : 1-800-275-9290
Télécopieur : 726-6763

Commission des accidents du travail du Manitoba

Service d'évaluation et services à la clientèle
Cinquième étage
175, rue Hargrave
Winnipeg (Manitoba) R3C 3R8
Téléphone : 954-4505
Sans frais : 1-888-504-1339
Télécopieur : 954-4900

Ville de Winnipeg

Divison des licences et des permis
Immeuble de la Conféderation
81, rue Garry, bureau 18
Winnipeg (Manitoba) R3C 4X3
Téléphone : 986-6420

Division du zonage et des permis
30 Street, bureau 100
Winnipeg (Manitoba) R3C 4X7
Téléphone : 986-5140

Division de la circulation
Unité des inspections de véhicules
(Itinéraires poids lourds, permis)
44, chemin Bangor
Winnipeg (Manitoba)
Téléphone : 986-5355
Télécopieur : 986-7031

Ville de Brandon
Division de la circulation
1340, 10e Rue
Brandon (Manitoba) R7A 6Z3
Téléphone : 729-2322

Licences et permis
410, 9e Rue
Brandon (Manitoba) R7A 6A2
Téléphone : 729-2230

Autres ressources
Manitoba Trucking Association
25, rue Bunting
Winnipeg (Manitoba) R2X 2P5
Téléphone : 632-6600
Télécopieur : 694-7134
Internet: www.trucking.mb.ca

ANNEXE D - RÈGLEMENTS

	Code de la route du Manitoba (Code) et règlements (Règ.)	Fédéral	États-Unis - *Federal Motor Carrier Safety Regulations*
Ordonnance sur les exigences en matière d'assurance des transporteurs routiers			
Types et montants d'assurance	Règ. 238/97		
Profil des conducteurs			
Permis unique	Code 33.2, 170(1), 318.1(1) - (3), 318.8(1)		383.21, 383.33, 383.37, 392.42
Dossier de conduite du conducteur	Code 318.6(a), 318.8(1)		391.27
Divulgation des infractions	Code 318.1(3), 318.8(1)		383.31
Divulgation des accidents	Code 318.1(3), 318.8(1)		392.40, 394.9, 394.15
Examen annuel de l'aptitude des conducteurs	Code 318.6, 318.8(1)		391.25
Certificat de formation sur les marchandises dangereuses		Loi sur le TMD 9.5, 9.6	383.91
Permis de conduire commercial/professionnel			
Classes de permis	Code 24(1), Règ. 412/87R		383.91
Examen écrit et épreuve sur route	Code 31(2), 31(8)		391.35, 391.31
Exigences d'ordre médical	Code 28(1), Règ. 412/87R		391.41, 391.43
Vérification - drogue et alcool			382.103, 382.401
Heures de service des conducteurs	Règ. 193/89	DORS/94-716	395
État mécanique			
Tenue de registres relatifs à l'entretien	Code 318.7(3)		396.3
Inspection quotidienne	Règ. 112/96		396.13
Inspection périodique et obligatoire des véhicules	Règ. 76/94		396.21
Arrimage des chargements	Règ. 157/91		392.9, 393.100

ANNEXE E – SYSTÈME DE CLASSIFICATION DES PERMIS DE CONDUIRE

Classes de permis professionnels et commerciaux - Groupes de véhicules

Manitoba

Classe 1

Véhicules
Véhicules articulés

Permis
Autorise le titulaire à conduire tous les véhicules ou ensembles de véhicules (véhicules articulés, autobus, etc.), y compris tous les véhicules des classes 2, 3, 4 et 5, à l'exception des véhicules de classe 6.
Peut conduire un cyclomoteur.***

Ne permet pas au titulaire de conduire les véhicules munis d'un système de freinage à air comprimé, à moins que le permis ne porte une mention spéciale.
Véhicules de classe 6.

Âge minimum
18 ans

Exigences d'ordre médical (voir la partie portant sur la réciprocité entre le Canada et les États-Unis sur les exigences d'ordre médical)
Rapport médical requis lors de la demande initiale. Un tel rapport doit également être soumis à la fréquence suivante : tous les dix ans jusqu'à l'âge de 39 ans, tous les cinq ans entre 40 et 60 ans, tous les deux ans à partir de 61 ans ou sur demande.
Doit respecter les normes prescrites en matière de vision.

Exigences
Examens écrits sur les véhicules de classe 1, 2, 3 et 4. Examen écrit sur le fonctionnement des freins à air comprimé lorsque nécessaire.

Épreuve sur route
Épreuve sur route dans un véhicule de classe 1.

Classe 2

Véhicules
Autobus* ayant une capacité de plus de 24 personnes assises (y compris le conducteur) et transportant des passagers; autobus scolaire** ayant une capacité de plus de 36 personnes assises (y compris le conducteur) et transportant des passagers.

Permis
Autorise le titulaire à conduire tous les véhicules, à l'exception des véhicules de classe 1 ou 6.
Peut conduire un cyclomoteur.***

Ne permet pas au titulaire de conduire les véhicules munis d'un système de freinage à air comprimé, à moins que le permis ne porte une mention spéciale. Véhicules de classe 1 ou 6.

Âge minimum
18 ans

Exigences d'ordre médical (voir la partie portant sur la réciprocité entre le Canada et les États-Unis sur les exigences d'ordre médical)
Rapport médical requis lors de la demande initiale. Un tel rapport doit également être soumis à la fréquence suivante : tous les dix ans jusqu'à l'âge de 39 ans, tous les cinq ans entre 40 et 60 ans, tous les deux ans à partir de 61 ans ou sur demande.
Doit respecter les normes prescrites en matière de vision.

Exigences
Examens écrits sur les véhicules de classe 2, 3 et 4. Examen écrit sur le fonctionnement des freins à air comprimé lorsque nécessaire.

Épreuve sur route
Épreuve sur route dans un véhicule de classe 2.

Classe 3

Véhicules
Camions munis de plus de deux essieux, y compris les ensembles de véhicules, ou camions n'ayant pas plus de deux essieux mais tirant une remorque dont le poids en charge inscrit est de plus de 4 540 kg, à l'exception des véhicules articulés.

Permis
Autorise le titulaire à conduire tous les véhicules, à l'exception des véhicules de classe 1, 2 ou 6.
Peut conduire un cyclomoteur.***

Ne permet pas au titulaire de conduire les véhicules munis d'un système de freinage à air comprimé, à moins que le permis ne porte une mention spéciale. Véhicules de classe 1, 2 ou 6.

Âge minimum
18 ans

Exigences d'ordre médical (voir la partie portant sur la réciprocité entre le Canada et les États-Unis sur les exigences d'ordre médical)
Rapport médical requis lors de la demande initiale. Un tel rapport doit également être soumis à la fréquence suivante : tous les dix ans jusqu'à l'âge de 39 ans, tous les cinq ans entre 40 et 60 ans, tous les deux ans à partir de 61 ans ou sur demande.
Doit respecter les normes prescrites en matière de vision.

Exigences
Examens écrits sur les véhicules de classe 3 et 4. Examen écrit sur le fonctionnement des freins à air comprimé lorsque nécessaire.

Épreuve sur route
Épreuve sur route dans un véhicule de classe 3.

Classe 4

Véhicules
Taxis, ambulances et autres véhicules d'urgence, de même qu'autobus* ayant une capacité de 11 à 24 personnes assises (y compris le conducteur) ou autobus scolaire ** ayant une capacité de 11 à 36 personnes assises (y compris le conducteur).

Permis
Autorise le titulaire à conduire tous les véhicules, à l'exception des véhicules de classe 1, 2, 3 ou 6.
Peut conduire un cyclomoteur.***

Ne permet pas au titulaire de conduire les véhicules munis d'un système de freinage à air comprimé, à moins que le permis ne porte une mention spéciale.
Véhicules de classe 1, 2, 3 ou 6.

Âge minimum
18 ans

Exigences d'ordre médical
Rapport médical requis lors de la demande initiale. Un tel rapport doit également être soumis à la fréquence suivante : tous les dix ans jusqu'à l'âge de 39 ans, tous les cinq ans entre 40 et 60 ans, tous les deux ans à partir de 61 ans ou sur demande.
Doit respecter les normes prescrites en matière de vision.

Exigences
Examens écrits sur les véhicules de classe 4. Examen écrit sur le fonctionnement des freins à air comprimé lorsque nécessaire.

Épreuve sur route
Épreuve sur route dans un véhicule de classe 4 ou 5.

Classe 5

Véhicules
Voiture de tourisme, autobus* ne transportant pas de passagers, camion muni d'au plus deux essieux, ensemble de véhicules comprenant un camion d'au plus deux essieux et un véhicule tiré ayant un poids en charge inscrit maximal de 4 540 kg.

Permis
Autorise le titulaire à conduire des camions de classe 5 et de classe 3 immatriculés à titre de camion agricole.
Peut conduire un cyclomoteur.***

Ne permet pas au titulaire de conduire les véhicules munis d'un système de freinage à air comprimé, à moins que le permis ne porte une mention spéciale.

Véhicules de classe 1, 2, 3, 4 ou 6.

Âge minimum
16 ans

Exigences d'ordre médical
Rapport médical requis sur demande.
Doit respecter les normes prescrites en matière de vision.

Exigences
Examen théorique de base écrit ou verbal. Pas nécessaire pour la personne titulaire d'un permis de classe 6 ou 7. Examen écrit sur le fonctionnement des freins à air comprimé, au besoin.

Épreuve sur route
Épreuve sur route dans un véhicule de classe 5.

Classe 6

Véhicules
Motocyclettes.

Permis
Autorise le titulaire à conduire une motocyclette. Il est interdit de conduire un véhicule de classe 1 à 5 à moins que le titulaire ne détienne à la fois un permis de classe 6 et un permis de classe 1, 2, 3, 4 ou 5.
Peut conduire un cyclomoteur.***
La personne qui désire conduire uniquement un cyclomoteur sera évaluée sur un cyclomoteur et limitée à la conduite d'un tel véhicule.***

N'autorise pas le titulaire à conduire un véhicule de classe 1 à 5.

Âge minimum
16 ans

Exigences d'ordre médical
Rapport médical sur demande.
Doit respecter les normes prescrites en matière de vision.

Exigences
Examen écrit sur les véhicules de classe 6 et examen théorique de base.

Épreuve sur route
Épreuve sur route dans un véhicule de classe 6.

Classe 7

Permis
Permis d'apprenti conducteur autorisant le titulaire à conduire à ce titre les véhicules faisant partie des classes 1 à 5, selon ce qui est indiqué sur le permis, en étant supervisé par un conducteur titulaire d'un permis pour cette classe de véhicule depuis au moins 24 mois. Cette personne doit être assise dans le siège situé le plus près possible du conducteur.

Permis d'apprenti conducteur de motocyclette.
Permis autorisant le titulaire à conduire une motocyclette à titre d'apprenti conducteur s'il est âgé d'au moins 16 ans. Ce permis n'est valide que si le titulaire possède une autre classe de permis (par exemple, de classe 7).

Exigences pour les permis de classe 7.
L'autorisation d'un parent ou d'un tuteur est requise si l'auteur de la demande a moins de 18 ans; un certificat de naissance et une autre identification sont requises lors de la demande initiale.

Ne permet pas au titulaire de conduire une classe de véhicule autre que celles indiquées sur le permis, dans la case instruction autorisée.

Âge minimum
16 ans avec l'autorisation d'un parent ou tuteur; 15 ans et demi si la personne est inscrite à un cours d'enseignement de la conduite pour la classe 5 seulement; 18 ans pour les classes 1 à 4.

Exigences d'ordre médical
Rapport médical requis sur demande.
Doit respecter les normes prescrites en matière de vision.

Exigences
Examen théorique écrit de base.
Examens écrits supplémentaires pour le permis d'apprenti conducteur pour les classes 1, 2, 3, 4 et 6.

Épreuve sur route
Aucune.

Mention relative aux freins à air comprimé
Autorise le titulaire à conduire les véhicules munis de freins à air comprimé dans la classe de véhicule pour laquelle il détient un permis. Les conducteurs de camions de classe 3 immatriculés à titre de camions agricoles et munis de freins à air comprimé sont exemptés de cette exigence.

Exigences
Doit réussir un examen écrit sur les freins à air comprimé.

Épreuve sur route
Doit réussir l'examen pratique sur les freins à air comprimé.

* *Un autobus est un véhicule ayant une capacité d'au moins 11 personnes assises (y compris le conducteur) utilisé principalement pour le transport de passagers. Cela ne comprend pas les véhicules utilisés pour le transport personnel par le propriétaire ou avec son autorisation.*
** *Un certificat pour autobus scolaire peut être exigé pour conduire un autobus scolaire transportant des passagers. Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec la Section du transport des élèves au (204) 945-6900.*
*** *Il est interdit de conduire un cyclomoteur sur les routes où la limite de vitesse est supérieure à 80 km/h. Les cyclomoteurs peuvent toutefois traverser ces routes.*

États-Unis

Description des groupes de véhicules
Chaque auteur d'une demande de permis de conduire doit posséder les connaissances et les aptitudes nécessaires pour le ou les groupes de véhicule commercial pour lequel il demande un permis de conduire commercial, et être évalué sur ces connaissances et aptitudes. Les groupes de véhicules commerciaux sont les suivants :

1) Véhicule articulé (Groupe A).

   Tout ensemble de véhicules dont le poids nominal brut combiné est d'au moins 11 794 kg (26 001 livres), à condition que le poids nominal brut du ou des véhicules tirés soit supérieur à 4 536 kg (10,000 livres).

2) Camion porteur lourd (Groupe B).

   Tout porteur isolé dont le poids nominal brut est d'au moins 11 794 kg (26 001 livres), ou tout véhicule de ce type tirant un véhicule d'un poids nominal brut maximal de 4 536 kg (10,000 livres).

3) Petit véhicule (Groupe C).

   Tout porteur isolé ou ensemble de véhicules qui ne répond ni à la définition du Groupe A ni à celle du Groupe B, tels que définis dans la présente section, mais qui est conçu pour transporter 16 passagers ou plus, y compris le conducteur, ou est utilisé pour le transport de marchandises jugées dangereuses aux fins de la loi sur le transport des marchandises dangereuses (*Hazardous Materials Transportation Act*) et doit être muni de plaques de danger en vertu du règlement sur les marchandises dangereuses (*Hazardous Materials Regulations*).

   Mentions

   Les conducteurs doivent obtenir sur leur permis de conduire commercial des mentions délivrées par l'État afin de conduire les véhicules commerciaux suivants :

   1) véhicules à deux ou trois remorques;
   2) véhicules de passagers;
   3) véhicules-citernes;
   4) véhicules qui doivent être munis de plaques de danger relatives aux marchandises dangereuses.

   Exigences relatives aux examens se rapportant aux mentions

Les examens suivants sont requis pour les mentions indiquées à la section précédente :

1) véhicules à deux ou trois remorques - examen théorique;
2) véhicule de passagers - examen théorique et examen pratique;
3) véhicule-citerne - examen théorique;
4) marchandises dangereuses - examen théorique.

Restrictions relatives aux freins à air comprimé

1) Si l'auteur d'une demande échoue la partie de l'examen théorique ayant trait aux freins à air comprimé ou passe l'examen pratique sur un véhicule non muni de tels freins, l'État doit indiquer sur le permis de conduire commercial, s'il est délivré, que la personne ne peut conduire un véhicule commercial muni de freins à air comprimé.

2) Pour les fins de l'examen pratique et de la restriction, le terme « freins à air comprimé » s'entend de tout système de freinage fonctionnant en totalité ou en partie selon le principe de freinage à air comprimé.

ANNEXE F - EXEMPLE DE PROFIL DES TRANSPORTEURS

MANITOBA

Transports et Services gouvernementaux	Services chargés de la réglementation et de la sécurité des transports	1550, av. Dublin Winnipeg (MB) R3L 0L4 CANADA

Avis : Ce profil contient des renseignements soumis par les administrations participantes. Ils sont distribués dans un souci d'échange d'information. Transport et Services gouvernementaux Manitoba n'assume aucune responsabilité pour son contenu ni pour l'utilisation qui en est faite.

RENSEIGNEMENTS SUR LE TRANSPORTEUR

Nom du transporteur: ABC TRUCKING LTD	**N° CCS; 9876543**
Raison social: ALPHABETTA LOGISTICS COMPANY	N° du certificat de sécurité: MB98-1231
	Valide jusqu'au:
Adresse commerciale: Bureau 987 - 654 321e rue Sud	N° IRP:
Ville/province: Winnipeg, Manitoba	N° DOT américain: 987234
Code postal: R1S 2F4	N° rapport d'opération de véhicule commercial
Téléphone (bureau): (204) 987-6543	Activités aux États-Unis ε
Télécopieur (bureau); 987-6542	Atelier d'inspection ε
	Marchandises dangereuses ε
Catégorie de transporteur: Privé Contre rémunération	Exploitant d'autobus ε
Activitiés: Extra - prov. Inta-prov	Marchandises exemptées ε
	Taille du par actuel au Manitoba 25
Type d'entreprise: Propriétaire unique Société de personnes Corporation	Parc moyen au Manitoba 23

Évaluation en matière de sécurité

Satisfaisante

Renseignements sur l'inspection CVSA

Résultat	Compte	%
Réussi	9	47,37 %
Échoué	4	21,05 %
Mise hors service	6	31,58 %

Cote de rendement

Seuil d'inspection	Seuil d'accident
55,04 %	17,51 %

Seuil de déclarations de culpabilité	Seuil global
8,93 %	32,97 %

0-40 %	Acceptable
41-64 %	Mesures mineures requises
65-84 %	Mesures majeures requises
85 %+	Intervention du ministère

Renseignements en matière d'assurance (le cas échéant)

Type	Compagnie d'assurance	Limite
Dommages corporels ou matériels aux tiers	ZURICH INSURANCE COMPANY	2 000 000 $
Marchandises	CONTINENTAL INSURANCE COMPANY	150 000 $

Données statistiques pour : 9876543 Du : 01/02/1999 Au : 01"02/2001

Déclarations de culpabilité du transporteur

Titres

Description générique de l'infraction au code
Article
Numéro de la contravention
Lieu de l'infraction
Date de l'infraction
Numéro d'immatriculation
Poids
Accident en cause
N° du permis de conduire
Administration

Première colonne

Surcharge du véhicule
Défectuosité causant la mise hors service
Freins défectueux - mise hors service
Violation des poids et dimensions autorisés
Excès de vitesse
Arrêt inopportun ou dangereux
Violation des poids et dimensions autorisés
Surcharge du véhicule
Défectuosité causant la mise hors service
Fiche journalière pas à jour ou pas en la possession du conducteur
Violation des poids et dimensions autorisés
Violation des poids et dimensions autorisés

Deuxième colonne
MR = R.M. *et* HTA = Code de la route

Troisième colonne
Aucun changement

Quatrième colonne
MB = MB
BC = C.-B.

Les autres colonnes ne changent pas.

Déclarations de culpabilité du conducteur par catégorie d'infraction

Description générique du code	Nombre de déclarations de culpabilité	Poids	Points comptabilisés	Pourcentage

Conduite Le défaut de respecter les exigences relatives à la conduite et au contrôle sécuritaires d'un véhicule, par exemple virages dangereux, défaut de céder le passage, suivre de trop près.

Excès de vitesse
Arrêt inopportun ou dangereux

Total pour la conduite
Pourcentage de tous les totaux

Heures de service Le défaut de respecter les exigences relatives à la possession et à la tenue de fiches journalières des heures de service, par exemple falsification des fiches, excès par le conducteur du nombre maximum d'heures de services permises.

Fiches journalières pas à jour ou pas en possession du conducteur

Total pour les heures de service
Pourcentage de tous les totaux

Matériel Le défaut de respecter les exigences relatives à l'entretien adéquat d'un véhicule en conformité avec les normes réglementaires, par exemple freins qui manquent ou sont inadéquats ou toute autre défectuosité importante.

Tout défaut causant la mise hors service
Freins défectueux - mise hors service

Total pour le matériel
Pourcentage de tous les totaux

Poids et dimensions Le défaut de respecter les exigences relatives à l'exploitation d'un véhicule dans les limites permises par l'immatriculation, par exemple contravention aux restrictions sur les dimensions du véhicule, longueur excessive du véhicule.

Contravention aux poids et aux dimensions
Longueur excessive du véhicule

Total pour les poids et les dimensions
Pourcentage de tous les totaux

Inspections du transporteur

Points : Réussite = 0 Échec = 1 Mise hors service = 3

Titres
N° du rapport
Niveau d'inspection
Lieu de l'inspection
Date de l'inspection
Nom du conducteur
N° de permis de conduire du conducteur
Code de la province
Poids

Deuxième colonne
Complétée (8 fois)
Conducteur seulement
Ronde de sécurité du conducteur
Complétée (5 fois)
Conducteur seulement

Troisième colonne
British Columbia = Colombie-Britannique

Les autres colonnes demeurent inchangées.

Accidents du transporteur

Titres
N° de la cause
N° d'immatriculation
Date de l'accident
Gravité de l'accident
Administration où l'accident a eu lieu
Nombre de blessés
Nombre de décès
Points
N° du permis de conduire du conducteur

Troisième colonne
Blessures
Blessures
Dommages matériels
Dommages matériels

Sous le tableau
Les points ne sont attribués que pour les accidents avec responsabilité.

ANNEXE G – MODÈLES DE FORMULES DE TENUE DE DOSSIERS

Liste de vérification des aptitudes du conducteur
(y compris des transporteurs et conducteurs)

Nom du conducteur : _____

☐ 1. Renseignements relatifs au permis de conduire

☐ 2. Résumé du dossier de conduite (pour les 12 derniers mois)

☐ 3. Divulgation des accidents

☐ 4. Divulgation des infractions

☐ 5. Révision annuelle de l'aptitude du conducteur

☐ 6. Certificat de formation relative aux marchandises dangereuses

Recommandations:

☐ 1. Demande d'emploi

☐ 2. Examen écrit

☐ 3. Épreuve sur route

Renseignements relatifs au permis de conduire

Nom du conducteur _____

Nom du transporteur _____

Déclaration

Conformément au paragraphe 318.1(1) du *Code de la route*, je soussigné, _____ _____ divulgue ci-dessous le nom du seul ressort administratif dans lequel je suis titulaire d'un permis de conduire, la catégorie de permis que je détiens, que ce permis ait été ou non suspendu, ainsi que le nom sous lequel il est délivré.

Province ou territoire	Classe	Suspendu?	Nom
_____	_____		

Je comprends ce qui suit :

- Je peux être titulaire d'un seul permis de conduire.

- Je dois sans délai informer mon employeur de toute déclaration de culpabilité qui a été rendue contre moi et de tout accident que j'ai subi, relativement à la conduite d'un véhicule automobile.

- Je dois sans délai informer mon employeur de toute suspension, annulation, restriction ou interdiction ou de tout changement de catégorie relatif à mon permis de conduire.

Copies du permis de conduire actuel annexées

☐ 1er trimestre ☐ 2e trimestre ☐ 3e trimestre ☐ 4e trimestre

Signature : _____ Date : _____

Rapport d'accident d'un véhicule automobile

Nom du conducteur _____ Date de l'accident : _____
Nom Prénom 2e prénom mm jj aa

Véhicule du conducteur

Marque :	Modèle :	Couleur :
Année :	N° d'immatriculation	Division :

Autre véhicule:

Marque :	Modèle :	Couleur :
Année :	NIV (N° de série)	N° d'immatriculation :

Renseignements sur le propriétaire de l'autre véhicule

Nom :		Tél. (maison)
Adresse :		Tél. (bureau)
Assureur	N° de police	Téléphone :
Agent de police chargé du dossier		
Nom :		Numéro
Poste ou détachement :		

Personnes blessées :

Nom :	Âge :	Adresse :	Tél.	Occupant de :			Nature des lésions et lieu où la personnel a été conduite :
				votre véhicule :	autre véhicule :	autre:	

Témoins :

Nom :	Adresse :	Téléphone :	Indiquez si le témoin se trouvait dans votre véhicule, dans l'autre véhicule ou ailleurs

Demande de dossier de conduite
auprès de la Division des permis et immatriculations

Date : _____

Nous autorisons _____ à obtenir une copie de nos dossiers de conduite consignés dans les dossiers du registraire des véhicules automobiles de la Province du Manitoba.

Il en coûte 7 $ la copie. La somme est payable au ministre des Finances.

Envoyez la formule remplie, accompagnée d'un chèque à :

Dossiers et suspensions
Permis et immatriculation
1075, avenue Portage
Winnipeg (Manitoba) R3G 0S1

Nom du conducteur	**N° de permis de conduire**	**Date de naissance**	**Signature**

Déclaration relative aux infractions et aux accidents

J'atteste que la liste qui suit énumère de façon complète et véridique toutes les infractions (autre que des infrations relatives au stationnement) et tous les accidents survenus au cours des douze derniers mois, et devant être signalés conformément au *Code de la route*.

Date	Infraction/Accident	Lieu	Type de véhicule

Étant donné qu'aucune infraction ou accident ne figure dans la liste ci-dessus, je déclare que je n'ai fait l'objet d'aucune déclaration de culpabilité, déchéance de cautionnement ou confiscation de biens donnés en garantie en raison d'une infraction ou d'un incident survenu au cours des douze derniers mois et devant être signalés selon le *Code de la route*.

(Date de l'attestation) _____ (Signature du conducteur) _____

(Nom du transporteur routier) _____ (Adresse du transporteur routier) _____

(Examiné par : Signature) _____ (Titre) _____

Examen annuel du dossier de conduite

Nom : Nom de famille Prénom Deuxième prénom N° de permis de conduire

Déclaration du transporteur

J'ai examiné le dossier de conduite du conducteur dont le nom figure ci-dessus conformément au paragraphe 318.6 du *Code de la route* du Manitoba. Après avoir tenu compte de toute preuve relative aux infractions qu'il a commises à la *Loi sur les transports routiers* (Canada), au Code criminel, à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* (Canada) et à la *Loi sur la manutention et le transport des marchandises dangereuses* (Manitoba); après avoir tenu compte de son dossier de conduite en matière d'accident et de toute preuve relative aux infractions qu'il a commises aux lois concernant la conduite d'un véhicule automobile; et après avoir accordé une grande importance aux infractions telles que les excès de vitesse, la conduite dangereuse et la conduite après avoir consommé de l'alcool ou des drogues qui indiquent qu'il a agi au mépris de la sécurité publique, je conclus que :

Date de l'examen : _____

[ ] le conducteur satisfait aux exigences mininales requises pour conduire sûrement un véhicule automobile.

[ ] le conducteur n'est pas apte à être engagé pour conduire un véhicule automobile au nom du transporteur routier, selon le paragraphe 318.6 du *Code de la route*.

Examiné par : _____ Titre : _____

Date de l'examen : _____

[ ] le conducteur satisfait aux exigences mininales requises pour conduire sûrement un véhicule automobile.

[ ] le conducteur n'est pas apte à être engagé pour conduire un véhicule automobile au nom du transporteur routier, selon le paragraphe 318.6 du *Code de la route*.

Examiné par : _____ Titre _____

Date de l'examen : _____

[ ] le conducteur satisfait aux exigences mininales requises pour conduire sûrement un véhicule automobile.

[ ] le conducteur n'est pas apte à être engagé pour conduire un véhicule automobile au nom du transporteur routier, selon le paragraphe 318.6 du *Code de la route*.

Examiné par : _____ Titre : _____

Date de l'examen : _____

[ ] le conducteur satisfait aux exigences mininales requises pour conduire sûrement un véhicule automobile.

[ ] le conducteur n'est pas apte à être engagé pour conduire un véhicule automobile au nom du transporteur routier, selon le paragraphe 318.6 du *Code de la route*.

Examiné par : _____ Titre _____

Dossier de formation

Certificat de formation relative au transport des marchandises dangereuses

Nom du conducteur : _____

Date : _____

Matière	Date de la formation
Responsabilités _____	_____
Classification _____	_____
Indications de danger _____	_____
Documentation _____	_____
Situations dangereuses _____	_____
_____ _____	_____
_____ _____	_____

_____

Signature du conducteur

_____

Signature de l'employeur

_____

Nom et adresse de l'employeur

_____

Date d'expiration du certificat

Certificat de formation
Transport de marchandises dangereuses

Nom de l'employé

Adresse

Ville

Province

Signature de l'employé

Conformément au sous-alinéa 9.3a)(i) et à l'article 9.7 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, j'atteste par les présentes que la personne nommée ci-dessus possède une formation adéquate, telle que décrite ci-dessous, dans les domaines de :

la manutention **la demande de transport** **le transport de marchandises dangereuses.**

Nom de l'employeur

Adresse

Ville

Signature de l'employeur

Date d'achèvement de la formation de base

Classe et division	X	Formation reçue
	☐	a) classification
	☐	b) emballage
	☐	c) indications de danger
	☐	d) documentation requise
	☐	e) précautions particulières prescrites
	☐	f) rapports requis dans un cas de danger
	☐	g) mesures d'urgence
	☐	h) mode d'utilisation de l'équipement
	☐	i) utilisation de l'équipement de sécurité
	☐	

Date d'expiration (1)

Formé par

N° *(s'il y a lieu)*

Date d'expiration (2)

Date d'achèvement de la formation complémentaire

Demande d'emploi

Entreprise : _____ Adresse municipale : _____

Ville, province et code postal : _____

NOM : _____

(prénom) (deuxième prénom)
(nom de famille)

ADRESSE : _____ DEPUIS QUAND ? _____
(rue) (ville) (province) (code postal)

DATE DE NAISSANCE : _____ NUMÉRO D'ASSURANCE SOCIALE : _____

ADRESSE(s) _____
ANTÉRIEURE(s) (rue) (ville) (province) (code postal)
(TROIS DERNIÈRES ANNÉES)

_____
(rue) (ville) (province) (code postal)

Expérience et qualifications – Conducteur

Numéro du permis de conduire : _____ Province : _____

Catégorie : _____ Date d'expiration : _____

Expérience de conduite

CATÉGORIE DE VÉHICULE	TYPE DE VÉHICULE	DATES DU	AU	N^BRE APPROX. DE KM (MILLES)
CAMION PORTEURTRACTEUR ET				
SEMI-REMORQUE				
TRAIN ROUTIER				
REMORQUES				
AUTRES				

Dossier des accidents des 3 dernières années ou plus (joindre une autre feuille au besoin)

DATES BLESSURES	TYPE D'ACCIDENT (COLLISION FRONTALE, COLLISION ARRIÈRE, ETC.)	MORTALITÉS	
DERNIER ACCIDENT			
ACCIDENT ANTÉRIEUR			
ACCIDENT ANTÉRIEUR			
ACCIDENT ANTÉRIEUR			

Infractions routières au cours des 3 dernières années (autres que relatives au stationnement) :

Endroit	Date	Inculpation	Sanction

(Joindre une autre feuille au besoin.)

A. Vous a-t-on déjà refusé un permis pour conduire un véhicule ? Oui ___ Non ___
B. Votre permis a-t-il déjà été suspendu ou annulé ? Oui ___ Non ___

(Si la réponse à A ou B est « Oui », joindre une déclaration explicative détaillée.)

Dossier de travail

Dernier employeur :

Nom :

_____

Adresse :

_____

Poste occupé :_____ Du : _____ Au : _____

Avant-dernier employeur :

Nom :

_____

Adresse :

_____

Poste occupé :_____ Du : _____ Au : _____

Employeur précédent :

Nom :

_____

Adresse :

_____

Poste occupé :_____ Du : _____ Au : _____

DÉCLARATION DU DEMANDEUR (LIRE ET SIGNER)

J'ATTESTE AVOIR REMPLI CETTE DEMANDE ET DÉCLARE QUE TOUS LES RENSEIGNEMENTS FOURNIS S'Y RAPPORTANT SONT COMPLETS ET VÉRIDIQUES AU MEILLEUR DE MA CONNAISSANCE.

_____ _____

Date Signature du demandeur

Demande de renseignements de l'employeur antérieur

Du :

_____

Au : _____ Date : _____

a soumis une demande d'emploi auprès de notre entreprise pour le poste de _____ et déclare qu'il/elle a travaillé chez vous en tant que _____ du _____ au _____. Veuillez s'il vous plaît répondre à la demande de renseignements ci-dessous à son sujet. Vos réponses demeureront confidentielles et n'engagent aucunement votre responsabilité. Pour votre commodité, nous avons joint une enveloppe pré-adressée et affranchie.

Service de sécurité

1. Le dossier de travail du demandeur avec votre entreprise correspond-il à ce qui est indiqué ci-dessus ? _____
2. Quel type de travail le demandeur a-t-il fait chez vous ? _____
3. A-t-il conduit des véhicules ?

   Véhicule automobile _____ Camion porteur _____ Autobus _____
   Tracteur et semi-remorque _____ Tracteur-train routier (A) _____ (B) _____ (C) _____
   Autre *(préciser)*
   _____

4. Le demandeur conduisait-il de manière sécuritaire et compétente ?_____
5. Indiquez les dates des accidents dans lesquels il/elle a été en cause.

   _____

6. Raison de son départ :
   Congédiement _____ Mise à pied _____ Démission_____

   Commentaires : _____

1. Son comportement était-il satisfaisant en général ?

   _____

2. Selon vous, le demandeur possède-t-il la compétence requise pour l'emploi sollicité ?

   _____

3. Le demandeur consommait-il des boissons alcooliques au travail ?

   _____

	Excellent/Bon	Moyen	Pauvre	Très pauvre
Qualité de son travail	_____	_____	_____	_____
Collaboration avec les autres	_____	_____	_____	_____
Comportement sécuritaire	_____	_____	_____	_____
Habitudes personnelles	_____	_____	_____	_____
Conduite de véhicule	_____	_____	_____	_____
Attitude	_____	_____	_____	_____

Commentaires :

_____

Date_____Signature_____

Nom de l'entreprise :_____

(Détachez et conservez pour vos dossiers)

Vous êtes par la présente autorisé à fournir à _____

(nom de l'employeur éventuel)

tous les renseignements concernant mes services et ma conduite pendant que j'étais à votre emploi et vous êtes dégagé de toute responsabilité à cet égard.

Épreuve sur route

Nom du conducteur : _____ Téléphone : _____

Adresse : _____

Ville : _____ Province : _____ Code postal : _____

Évaluation

_____ Inspection avant départ

_____ Couplage et découplage d'unités multiples, si le conducteur doit conduire de tels unités.

_____ Fonctionnement de l'équipement

_____ Usage des commandes et de l'équipement d'urgence du véhicule

_____ Conduite dans la circulation et au cours de dépassement

_____ Virage du véhicule

_____ Freiner et faire ralentir le véhicule autrement qu'en freinant

_____ Reculer et garer le véhicule

_____ Autre (préciser) : _____

_____

Type d'équipement utilisé pour l'épreuve : _____

_____

Date _____ Signature de l'examinateur : _____

Si l'épreuve sur route est réussie, l'examinateur doit remplir un certificat de réussite de l'épreuve sur route.

Remarques : _____

_____

Décision du comité de l'entreprise chargé de l'examen des accidents

Conducteur : _____ **Terminal d'attache :** _____

Parcours local ou long courrier : _____

Numéro(s) du véhicule du conducteur : _____ **Type d'accident :** _____

Lieu de l'accident : _____ **Date :** _____
M J A

Après étude des détails de l'accident ci-dessus, il a été décidé que cet accident était :

_____
ÉVITABLE OU INÉVITABLE

Date de la décision du comité : _____

Motif(s) de la décision : _____

_____

_____

Signature: _____
RESPONSABLE DU COMITÉ D'EXAMEN

COPIE ORIGINALE : conducteur
DEUXIÈME COPIE : superviseur du conducteur
TROISIÈME COPIE : direction de l'entreprise

Rapport d'analyse d'accident

Accident de la route : _____

Accident du travail : _____

Métier de l'employé : _____

Nom : _____ **Âge:** _____

Condition physique : _____

Dossier antérieur : _____

Formation : _____

Attitude : _____

Dossier actuel : _____

Infractions : _____

Accidents à répétition _____

Facteurs atténuants :

Lieu : _____ **Heure :** _____

N^{os} de véhicule : _____

Accident : _____ **Lésions :** _____

Conditions météorologiques : _____ **État de la route :** _____ **Vitesse :** ___

Type d'accident : _____

Défaillance mécanique : _____

Liste de vérification relative au dossier d'entretien du véhicule (y compris ceux des propriétaires/conducteurs)

N° d'immatriculation et n° d'unité : _____

- ☐ 1. Dossiers d'entretien régulier – 2 ans
- ☐ 2. Dossiers de réparations – 2 ans
- ☐ 3. Dossiers des inspections périodiques obligatoires des véhicules – 2 ans
- ☐ 4. Dossiers des rappels du véhicule et mesures prises par le fabricant – 2 ans
- ☐ 5. Rapports d'inspection avant départ et après arrivée – 3 mois

Recommandations :

- ☐ 1. Rappel aux fins des inspections périodiques obligatoires des véhicules (voir Fiche d'inspection des véhicules commerciaux)

Fiche d'inspection, de réparation et d'entretien		
Identification du véhicule		
(Marque)	(N° de série)	
(Année)	(Taille des pneus)	
(N° de véhicule)	(Propriétaire, s'il s'agit d'un véhicule loué)	
Date	Odomètre	Inspection, réparation ou travail effectué

Fiche d'inspection des véhicules commerciaux				
N° de véhicule	Date de la dernière Inspection	Odomètre	Date de la prochaine inspection	Odomètre

Liste de vérification des heures de service

Nom du conducteur : _____

☐ 1. Fiches journalières du conducteur pour les 6 derniers mois

☐ 2. Relevé des heures au cours desquelles le conducteur a été soustrait à l'obligation de remplir une fiche

Recommandations:

☐ 1. Mesures visant à faire en sorte que les conducteurs disposent d'un nombre d'heures suffisant pour compléter le voyage.

☐ 2. Vérification périodique des heures de service du conducteur au moyen de documents source tels que des connaissements et des reçus concernant, notamment, l'achat de carburant et les frais de logement.

Vérification du dossier des heures de service

Nom : (de famille prénom deuxième prénom) N° du permis de conduire

Déclaration du transporteur

Je déclare avoir vérifié aujourd'hui le dossier des heures de service du conducteur ci-dessus, conformément au *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules* n° 193/89 du *Code de la route du Manitoba* et/ou le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires* n° SOR/94-716 de la *Loi sur les transports routiers*. J'ai examiné le dossier en ce qui a trait aux documents suivants du conducteur : documents de transport, lettres de transport, documents de passage de la frontière, reçus pour achat d'essence, reçus d'hébergement et tout autre document pertinent. J'ai évalué la véracité, l'exactitude et l'intégralité du dossier par rapport à l'analyse du temps et de la distance parcourue. J'en conclus que :

Date de la vérification : _____

[ ] le dossier répond aux exigences minimales du Règlement.

[ ] le dossier ne répond pas aux exigences minimales du Règlement.

Examiné par : _____ Titre : _____

Date de la vérification : _____

[ ] le dossier répond aux exigences minimales du Règlement.

[ ] le dossier ne répond pas aux exigences minimales du Règlement.

Examiné par : _____ Titre _____

Date de la _____

[ ] le dossier répond aux exigences minimales du Règlement.

[ ] le dossier ne répond pas aux exigences minimales du Règlement.

Examiné par : _____ Titre : _____

Date de la _____

[ ] le dossier répond aux exigences minimales du Règlement.

[ ] le dossier ne répond pas aux exigences minimales du Règlement.

Examiné par : _____ Titre _____